

BELGIQUE - BELGIË

P.P.

LIEGE X

9/406



transfer

périodique trimestriel - Liège X

n° 85 - Avril 1993 - 60 BEF

GTF asbl, boîte postale 191, B - 4000 Liège 1

S O M M A I R E

Numéro 85

Seizième année

avril 1993

Nouvelles de la SNCB

Infrastructure SNCB

La SNCB par ligne 3

Matériel moteur SNCB

Statistiques du matériel moteur 7

Le matériel moteur sous la loupe 7

Budget SNCB 1993

Budget d'investissement 1993 11

Contrat de gestion entre l'Etat et la SNCB 16

Plan d'entreprise SNCB 1993-1996

Le transport des marchandises 42

L'infrastructure 57

Echos du GTF asbl 70

Encart - prochain voyage

C O L O P H O N

Le GTF asbl remercie toutes les personnes qui ont bénévolement participé à la création de ce numéro.

Rédaction : H. Arden, J. Laterre, P. Lemja,
J-Cl. Léonard, R. Marganne, M. Machine
et autres collaborateurs.

Revue de presse : J. Ferrière, J-Cl. Léonard, A. Tenaerts

Saisie électronique des textes : J. Ferrière

Coordination : H. Arden, R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1350 ex.

Toute correspondance relative à Trans-Fer est reçue à
l'adresse suivante :

GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, B-4000 LIEGEL.

Imprimé en Belgique. Dépôt légal à la parution.

Editeur responsable : R. Marganne, rue Ambiorix, 75 Liège.

La SNCB par ligne

Ligne 42 Rivage - Gouvy : à propos de l'électrification

Nous avons longuement évoqué dans notre livraison précédente (Trans-fer 84 pages 7 à 10) les travaux d'électrification prévus sur la ligne 42 Rivage - Gouvy, pour une mise en service envisagée en septembre 1996).

Nous publions ci-après un plan schématique complet de la ligne 42, telle qu'elle se présentera en septembre 1996, si tout va bien et si tout le plan prévu est réalisé.

Ce plan permet d'éclairer définitivement la configuration de la ligne en 1996. Entre Rivage et Aywaille, la ligne restera à double voie, comme actuellement. De la sortie d'Aywaille vers Trois-Ponts, la ligne restera à simple voie, comme elle se présente depuis 1989, avec un évitement en son milieu, à Stoumont précisément. La physionomie de Trois-Ponts ne changera guère. Par contre, de Trois-Ponts à Vielsalm, la ligne sera mise à simple voie : rappelons que la double voie actuelle resterait néanmoins "fonctionnelle" jusqu'en 1996, l'une des deux voies étant affectée au trafic régulier, l'autre à l'évolution des trains de travaux d'électrification. Au delà de Vielsalm jusqu'à Gouvy, la ligne, comme nous le supputions, restera à double voie, vu son très dur profil en dos d'âne, cauchemar des machinistes en traction vapeur.

La SNCB pourra bien prendre des mesures efficaces, au niveau de la signalisation, pour garantir la fluidité du trafic sur les tronçons à voie unique : à l'heure actuelle, la situation est franchement mauvaise entre Aywaille et Trois-Ponts où le moindre retard provoque des désheurements importants vu le débit très limité de la ligne. Il y a pourtant des solutions : de nombreuses lignes suisses sont exploitées à voie unique, avec une grande régularité...

*
* *

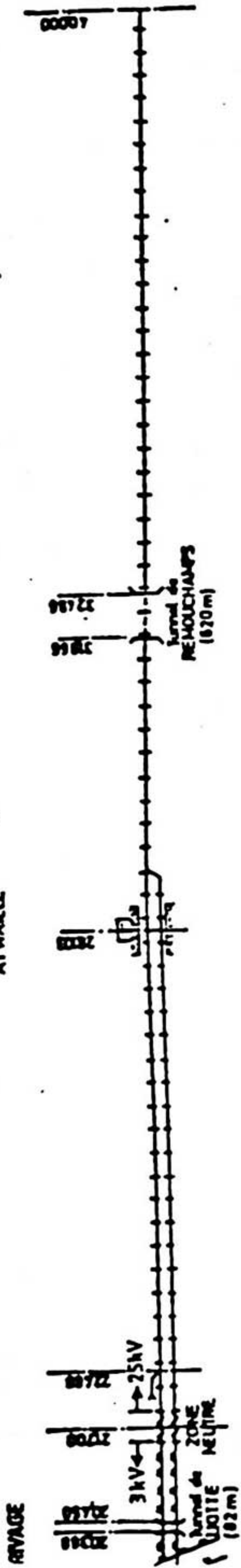
Ligne 45 - gare de Malmédy

Le coquet bâtiment de gare de Malmédy, entièrement reconstruit après la seconde guerre mondiale est aujourd'hui abandonné par la SNCB et dans un bien piteux état. Il sera néanmoins sauvegardé puisqu'il vient d'être racheté par l'Administration Communale de la localité. Celle-ci va le mettre à la disposition des services de la Croix-Rouge locale. A cet effet, le bâtiment perdra sa marquise typique et ses derniers "attributs" ferroviaires...

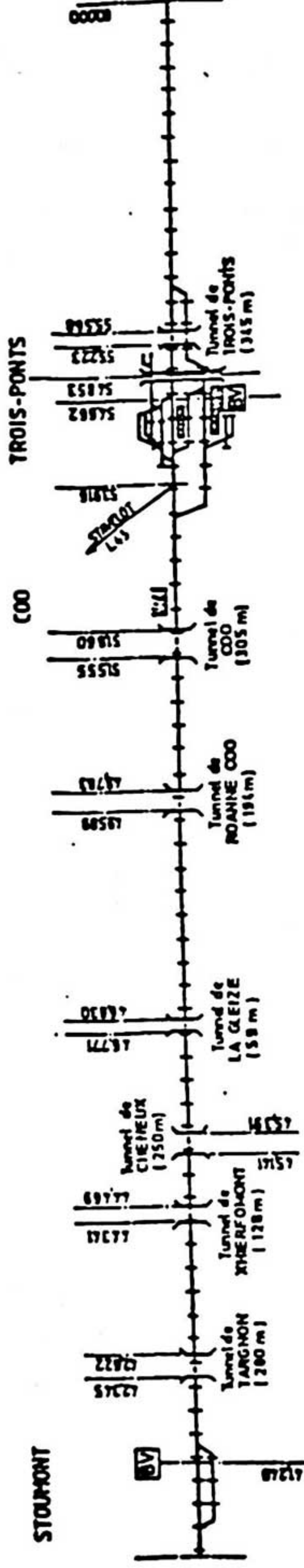
d'après A. Ferrière

*
* *

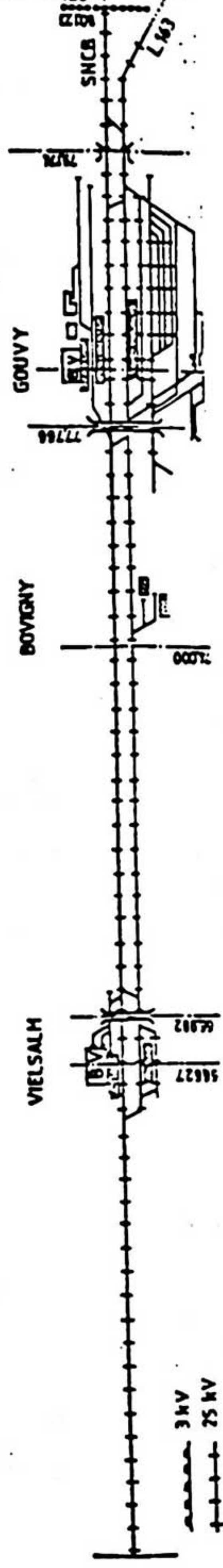
AYVAILLE



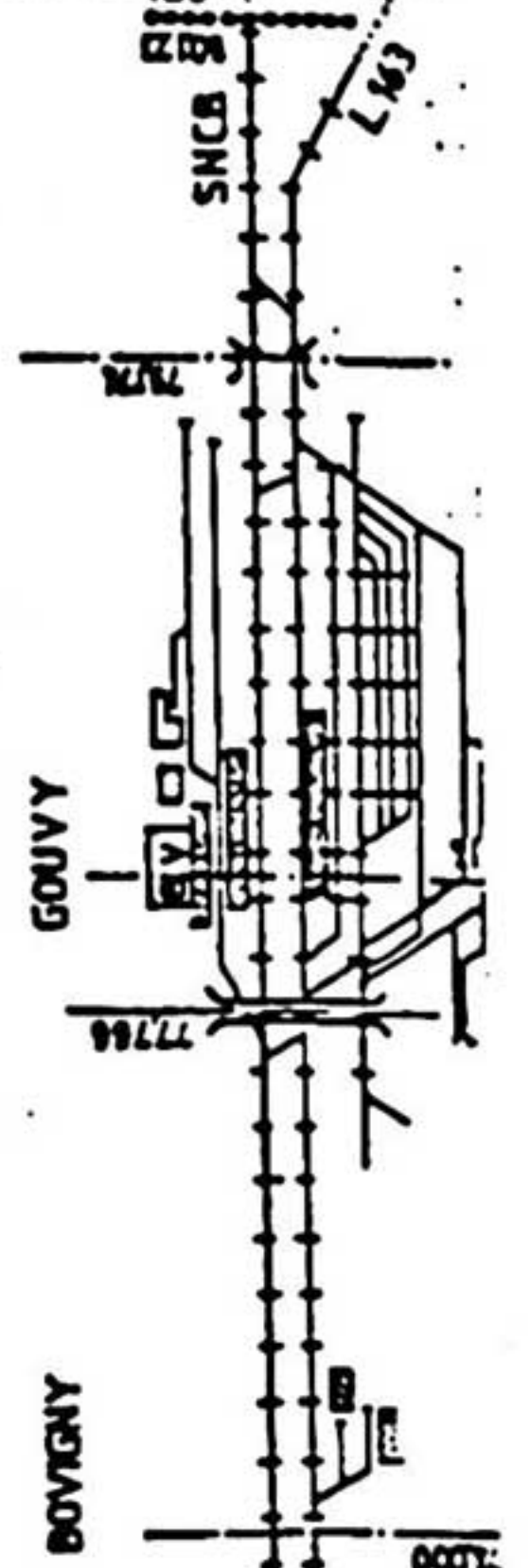
STOURMONT



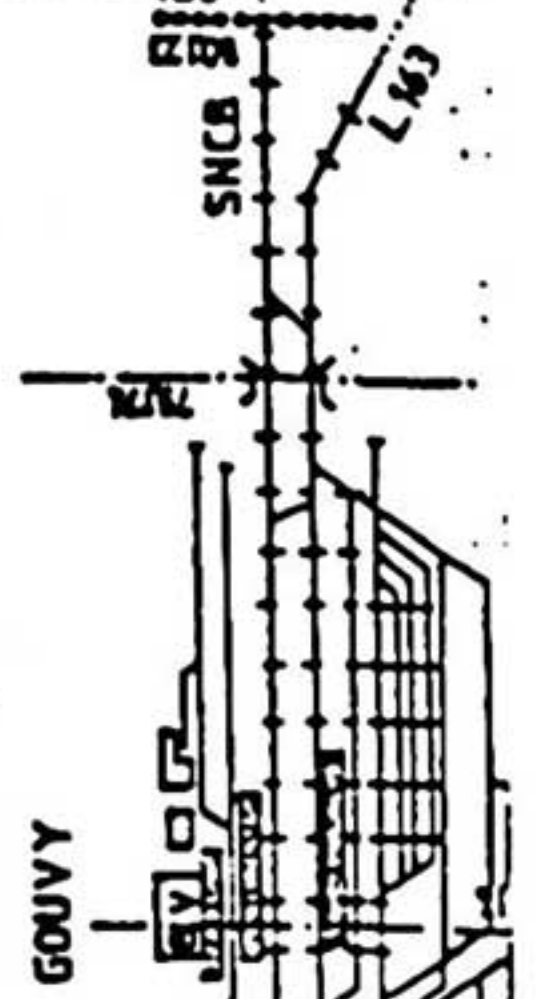
VIELSALM



BOVIGNY



GOUVY



3kV
25kV

Ligne 94 section bifurcation Froyennes - Blandain (frontière)

En complément à notre article publié dans Trans-Fer 84 page 11, plusieurs lecteurs nous signalent que les travaux d'électrification de cette section de ligne entre Lille et Froyennes seront probablement terminés pour le service d'été de cette année 1993. La ligne sera électrifiée en 3 kV système SNCB jusqu'à environ 1 km à l'ouest de la bifurcation de Froyennes, où, rappelons-nous se séparent les lignes vers Lille et Mouscron. A quelques centaines de mètres de cette bifurcation, donc, sera installée une "jonction de pleine voie": il s'agit d'une zone dite neutre, sans caténaire, qui séparera la zone électrifiée en courant continu de celle électrifiée en courant alternatif 25 kV 50 Hz selon le système SNCF.

La ligne bifurcation Froyennes - Lille ne pourra donc être parcourue en traction électrique, que par du matériel bicourant. Dès le mois de mai prochain, lors de la mise sous tension, et vu l'actuelle pénurie de ce type de matériel en Belgique comme en France, la plupart des relations voyageurs régionales entre Tournai et Lille resteront assurées par des autorails de la SNCF, comme actuellement. Néanmoins, la SNCB prévoit d'assurer l'un ou l'autre train de voyageurs par des rames réversibles composées de voitures M4 et d'une locomotive bi-courant série 12. Mais ce type de locomotive est peu disponible : les douze exemplaires de la série 12 sont fortement sollicités, non seulement pour la traction des trains de la relation IC Anvers - Gand - Lille, mais aussi pour le trafic des marchandises entre Lille-Délivrance et Merelbeke, près de Gand : savez-vous à ce propos que ces locomotives série 12 sont régulièrement conduites par des mécaniciens de la SNCF de Lille jusqu'à Merelbeke ?

Mais l'intérêt majeur de l'électrification de la ligne 94 entre la bifurcation de Froyennes et Lille réside évidemment dans la circulations des TGV "Eurostar" tricourant transmanche Bruxelles - Lille à partir du service d'été 1994, si tout va bien, et peut-être même, à partir de 1996, celle des TGV tricourant Paris - Bruxelles au cas où la ligne belge à grande vitesse prévue entre Antoing et Lembeek ne serait pas ouverte à temps...

*
* *
*

A propos des suppressions prévues lors de l'instauration du prochain service d'été des trains de voyageurs (23 mai 1993)

Dans Trans-fer 84, pages 44 et suivantes, nous avons longuement décrit les mesures d'économies décidées par le Conseil d'administration de la SNCB pour le prochain service d'été en vigueur au 23 mai prochain. Pour rappel, le Conseil d'Administration prévoyait la suppression du trafic des voyageurs entre Libramont et Bastogne (ligne 163), la fermeture de 47 points d'arrêt à faible fréquentation, et de trains omnibus sur une série de sections de ligne pendant le week-end.

A la suite des remarques peu amènes de Guy Coëme, Ministre des Communications sur les obligations de service public de la SNCB, le Conseil d'Administration de la SNCB a dû revoir sa copie... Voici dans quel sens la situation pourrait évoluer.

Le service des voyageurs restera suspendu et remplacé par autobus sur la ligne 163 Bastogne - Libramont, le temps, continue-t-on à insister, de solliciter un Fonds Européen ou la Région Wallonne, afin de trouver l'argent pour renouveler l'infrastructure de la ligne et de couvrir son déficit d'exploitation par rail. Mais il n'est pas sûr que la suppression des trains de voyageurs interviendra le 23 mai prochain : la SNCB ne serait pas "prête" pour la mise en ligne d'autobus de substitution, et les autorails auraient donc un sursis de quelques semaines, voire quelques mois. Des esprits chagrins s'attendent à un "coup des vacances". Du côté des exploitants d'autobus, on ne manque pas d'idées : on propose la mise en ligne de cars de substitution à grand confort pompeusement dénommés "BGV" (bus à grande vitesse - sic), avec toilettes, bar et distribution de journaux à bord, utilisant des routes rapides afin de faire mieux que les autorails actuels, ce qui n'est pas bien difficile vu l'état de la voie ferrée... A suivre donc.

Pour la fermeture des gares et points d'arrêt à faible densité, la SNCB a procédé à un recomptage des voyageurs ; celui-ci a permis de "sauver" la desserte des points d'arrêt de Aye (ligne 162), Viville (ligne 162), Beringen (ligne 15) et Anvers-Noorderdokken (ligne 12). Par contre, la fermeture de Beignée (ligne 132) et Cuesmes (ligne 96) reste inéluctable : pour Haren (ligne 26), la fermeture est décidée, mais la décision est "réversible" (comme les rames du même nom sans doute), dans le cadre du projet "RER" de Bruxelles.

Les fermetures des 42 points d'arrêt et la suppression ou la réduction des services de week-end annoncées dans Trans-Fer 84 seront reportées en septembre prochain, après réexamen et avis du Ministre Coëme. A suivre...

Terminons par deux clins d'oeil : dans l'indicateur international à paraître en mai prochain, la SNCB est priée de faire figurer le nom de "Namur" en grands caractères, dans les titres et les schémas des relations internationales qui desservent la capitale de la Wallonie (tableaux 2, 4 et 6). Cette exigence proviendrait de Michel Damar, le très... namurois président du Conseil d'Administration de la SNCB. "On n'est jamais si bien servi que par soi-même", rappelle l'adage populaire...

Autre "perle" : le report des suppressions de points d'arrêt et de services de week-end en septembre va obliger la SNCB à publier un copieux supplément à l'indicateur, car non moins de 28 tableaux-horaires de lignes sur 55 seront à modifier. La SNCB cherche des solutions pour limiter le coût de ce supplément. Les anciens rappellent le "bon temps" - il y a moins de 30 ans - où la SNCB publiait un indicateur d'été et un indicateur d'hiver... Une idée à creuser ?

STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR

Période de décembre '92 à février '93

1/ SORTIES DE REVISION GENERALEDe l'AC Malines (HLE/AM/AR)

337* - Merelbeke - 23.12	357* - Merelbeke - 27.01
348* - Kinkempois - 24.12	359* - " - 11.02
354* - Merelbeke - 14.01	360* - " - 18.02
361* - " - 20.01	362* - " - 24.02
2555 - Schaerbeek - 25.01	

* Automotrices "Break" avec composition portée à trois caisses

De l'AC Salzennes (HLE/HLD/HLR)

8251 - Monceau - 11.12	1803 - Kinkempois - 05.02
5209 - Stockem - 24.12	5531 - " - 26.02
8269 - Anvers Dam - 28.01	

2/ REPRISE EN INVENTAIRE (au 1.03.93)

5905-5916-5917-5926-5936-5939-5941-5946-5947-5950 : Merelbeke

3/ CESSION (rectificatif d'un oubli)

9149 (Ronet) cédé au 1.04.92 au service Infra District Sud-Ouest (affectation : garage des draisines de Charleroi / entretien : ATD Monceau)

Mac' Machine (3/93)

* * *

LE MATERIEL MOTEUR SOUS LA LOUPELes révisions générales du parc électrique en 1993

Voici les matricules des engins qui seront normalement pris en mains pour une révision générale courant 1993 :

- à l'AC Malines : 2376-2381-2551-2238-2379-2244-1601-2377-2374-2380
- à l'AC Salzennes : 1802-2618-2611-2617-2608-1805-1187-2626.

On remarquera d'une part que les "vieilles" locomotives polytension des séries 16, 18 et 25-5 continuent à recevoir de manière régulière des grandes révisions, alors que leur utilisation devrait être arrêtée vers 1998.

D'autre part, c'est au tour des locomotives électriques série 11 bitension 1,5/3 kV d'entrer en ligne de compte pour les RG, après huit ans de bons et loyaux services...

*
* *

Les automotrices tranches 1954/1955 à la sauce "macaroni"

Le 5 mars, un convoi composé des automotrices 058, 061, 099 (tranche 1954) et 529 (tranche 1955) est parti de Saint-Ghislain vers Turin, où elles seront reconditionnées pour leur utilisation ultérieure sur une ligne privée de la région de Bologne, exploitée par l'ATCM (Azienda Trasporti Consorziali Modena).

Elles y rejoindront les trois automotrices ex-SNCB 072, 064 et 056, vendues en 1992, et qui circulent déjà entre Modena et Sassuolo (16 km), depuis décembre 1992.

A remarquer que la 529 (radiée à la SNCB pour vétusté !) est la première de la tranche 1955 à être expatriée, toutes les autres appartenant à la tranche 1954.

*
* *

L'automotrice "Sabena" 597

Cette automotrice était sortie métamorphosée de l'AC Malines le 11 octobre 1991, après une révision générale : repeinte en livrée bordeaux, aménagement intérieur "standardisé" (les sièges individuels ayant cédé... leur place aux plus traditionnelles banquettes) ; par contre, le compartiment bagages (aux dimensions démesurées) n'a pas été réaménagé, pour des raisons budgétaires...

Une chaîne de transformation des automotrices Sabena fonctionne depuis lors à l'AC Malines, la 599 ayant succédé à la 597 ; pour la fin de l'année, les six engins de cette série devraient être rentrés dans le rang.

Cette frénésie est à l'origine du report inattendu de la prise en mains pour révision générale des deux dernières automotrices quadruples circulant encore en livrée d'origine : les 841 et 844. Sursis jusqu'en 1994, sans doute...

*
* *

La 2130, future 1301 ?

Au risque de nous faire copier à nouveau (la rançon du succès, sans doute...), nous vous reparlons de cette future - et déjà fameuse - locomotive prototype, entrée à Salzinnes le 5 janvier de cette année, afin d'être transformée en machine bicourant 3 kV/25 kV, aux frais (?) d'ACEC Transport.

Au terme de la transformation, elle sera équipée d'une chaîne de traction triphasée à moteurs asynchrones, et devrait faire l'objet de tests intensifs sur le réseau belge.

Pendant ce temps, un groupe de travail belgo-franco-luxembourgeois poursuit inlassablement son oeuvre, en mettant au point le cahier des charges auquel les futures locos bicourant devront répondre ; on sait qu'il s'inspirera largement des S252 espagnoles, dont les essais en Belgique ont produit une forte impression.

Dès lors, la 1301 ne s'apprêterait-elle qu'à jouer un remake des "Carabiniers d'Offenbach"...?

* * *

L'ultime "gros nez"

La 5320 de Stockem est entrée à Salzinnes le 17 février 1993 : à la faveur de la révision générale, elle se verra équipée des nouvelles cabines flottantes. C'était la dernière locomotive des séries 52-53-54 à circuler avec les anciens postes de conduite aux formes galbées, si l'on excepte bien entendu la 5404 (alias 204.004), cette dernière étant préservée dans son aspect d'origine au titre de patrimoine historique.

Ce statut ne la fait toutefois bénéficier d'aucun traitement de faveur, car elle circule tout aussi intensivement que ses consœurs modernisées, principalement sur l'Athus-Meuse.

Actuellement, les 5401, 5407 et 5320 sont donc en cours de transformation à l'AC Salzinnes : à la sortie de cette dernière, la chaîne de transformation des "cabines flottantes", inaugurée en février 1979 par la sortie de la 5306, cessera définitivement toute activité.

* * *

Du neuf dans les Diesel "bleues"

Le 15 décembre dernier, la 6215 de Kinkempois est sortie de l'AC Salzinnes : son alternateur, qui lui permettait de chauffer électriquement les rames remorquées, lui a été

confisqué au profit de la 5531 ; conséquence logique : elle a troqué sa belle livrée bleue pour une banale robe jaune.

Quant à la 5531, elle est ressortie le 26 février de l'AC Salzinnes, après une révision générale : elle fait désormais partie du club très sélect des "bleues", portant ainsi de sept à huit le nombre des 55 aptes au chauffage électrique (5505, 5510, 5515, 5523, 5529, 5531, 5540 et 5542), en signant en même temps la disparition des "outsiders" que constituèrent en leur temps les 6005 et 6215...

*
* *

Les 59 reviennent !

Le contrat de location de dix locomotives diesel série 59 à la SNCF (qui les utilisa sur les chantiers du TGV-Nord) est venu à expiration le 28 février.

Bien qu'elles aient souffert des rudes conditions d'utilisation et... du gel (plusieurs d'entre elles sont rentrées sérieusement avariées à Merelbeke au cours de l'hiver dernier), les dix engins concernées (pour rappel : 5905, 5916, 5917, 5926, 5936, 5939, 5941, 5946, 5947 et 5950) vont à nouveau être utilisés sur des chantiers TGV, mais en Belgique cette fois : deux bases de travaux seront érigées (l'une à Attre, sur la ligne 90, et l'autre à Antoing, le long de la ligne 78).

Tous les trains de travaux engagés sur les chantiers TGV partiront de ces bases, et au vu des besoins énormes en engins de traction, on ne pourra pas se passer de nos 59.

En attendant ces nouvelles missions (qui ne devraient pas débuter avant l'année prochaine), il est acquis que ces dix locomotives vont être réinjectées dans les roulements réguliers, vraisemblablement au départ de l'ATD Merelbeke !

On évitera ainsi de commettre la bétise de 1989, lorsqu'elles rouillèrent en plein air pendant plus de deux ans, à Anvers Schijnpoort...

**PLAN D'ENTREPRISE SNCB
BUDGET D'INVESTISSEMENT 1993**

Nous croyons utile de publier ci-après la liste des travaux prévus au plan d'entreprise de la SNCB, et pour lesquels des crédits ont été accordés en 1993. Nous pensons qu'il s'agit là de précisions intéressantes : depuis plusieurs mois déjà, nous publions les projets de la SNCB pour les prochaines années, mais sans disposer d'aucune garantie de bonne fin. L'octroi de crédits donne une "raisonnable certitude" que les travaux en question seront bien exécutés...

Postes pour lesquels un crédit a été octroyé en 1993

1. TRAVAUX TGV (trafic intérieur)

- Lembeek : assiette et ouvrages d'art
- Hal : viaducs sur le canal et la Senne tunnel des lignes 94 et 96
- Buizingen : assiette et ouvrages d'art
- Beersel : assiette et ouvrage d'art
- Forest : voies de déviation

2. SCHAERBEEK - LOUVAIN

- quadruplement des voies

3. GARE ET TUNNEL D'ANVERS-CENTRAL

- cabine PLP ⁽¹⁾ de Berchem

4. RACCORDEMENT D'ANTOING (Ligne à Grande Vitesse => ligne 78)

- réalisation de la courbe de raccord

5. LIGNE 25 Bruxelles - Anvers

- réélectrification Malines - Vilvorde
- nouveau block automatique Malines - Vilvorde
- cabine PLP de Malines
- Berchem : voies de déviation

(1) - poste à logique programmable

6. BRUXELLES - CINEY -vitesse de référence à relever à 160 km/h

- section Namur - Ciney

7. MOL - HASSELT - vitesse de référence à relever à 120 km/h

- block automatique Houthalen - Mol

8. DE PINTE - AUDENAERDE à relever à 120 km/h

- modernisation de la signalisation

9. ACCUEIL A LA CLIENTELE

- La Louvière Sud : nouveau bâtiment de gare
- La Louvière Centre : nouveau parking
- St-Ghislain : nouveaux abris parapluies
- Péruwelz : aménagement de la gare
- Lessines : nouveau bâtiment de gare
- Ottignies - Charleroi-Sud: sonorisation des points d'arrêt
- Liège-Guillemins : téléaffichage
- Nivelles : nouveau bâtiment de gare
- Ottignies : nouveau bâtiment de gare
- Gand-St-Pierre : modernisation des guichets
- Alost : modernisation quais et abris parapluie
- Châtelet : modernisation de la gare
- Erquelinnes : modernisation de la gare
- Tamines : modernisation de la gare
- Verviers-Central : téléaffichage
- Mons : modernisation de la gare
- Mouscron : modernisation de la gare
- Quiévrain : nouveau bâtiment de gare

10. ELECTRIFICATION ST-GHISLAIN - QUIEVRAIN

- travaux caténares

11. ELECTRIFICATION DEIZE - DE PANNE

- Deinze: équipement de la sous-station
- Coxyde : équipement de la sous-station
- travaux de télécommunications

12. ELECTRIFICATION RIVAGE - GOUVY

- ouvrages d'art, signalisation, caténares

13. SUPPRESSION DES PASSAGES A NIVEAU (PN)

- Kaaskerke (l. 73) : rectification du tracé
- Pittem (l. 73) : suppression du PN
- Welle (l. 89) : suppression du PN
- Eichen (l. 90) : suppression du PN
- Bilzen (l. 34) : suppression de deux PN

14. MODERNISATION DES NOEUDS FERROVIAIRES

- Schaerbeek
- Anvers-Central
- Gent-St-Pierre
- Charleroi-Sud (côté Namur)

15. MODERNISATION AXE OSTENDE - BRUXELLES - LIEGE - AACHEN

- travaux de voie
- Voroux : suppression blocks 4, 5 et 35
- Ans - Wareme : block automatique pour contrevoie
- Louvain : nouvelle cabine PLP

16. MODERNISATION AXE ANVERS - BRUXELLES - CHARLEROI

- travaux de voie
- Forest-Est : remplacement d'un passage supérieur
- Vilvorde : remplacement d'un passage supérieur

17. MODERNISATION AXE BRUXELLES - LUXEMBOURG

- travaux de voie
- Ottignies : travaux de voies à la bifurcation l. 139/140
- Namur : dalle de couverture
- Namur - Jemelle : pose d'un câble à fibres optiques

18. MODERNISATION AXE MOUSCRON - ANVERS - HASSELT - MONTZEN

- travaux de voie
- Hasselt : repose de la ligne 35 sur son ancien tracé
- ligne 59 : pose d'un câble à fibres optiques

19. MODERNISATION AXE MOUSCRON - LIEGE - VISE

- travaux de voie
- Boussu : nouveau pont sur ancien lit de la Haine
- ligne 130A : renouvellement pont sur la Sambre

20. MODERNISATION AXE BRUXELLES - MONS - QUEVY

- travaux de voie

21. MODERNISATION DES AXES SECONDAIRES

- divers travaux de voie
- mise à simple voie ligne 97 St-Ghislain - Quiévrain

22. MODERNISATION DES PONTS ROUTIERS

- Halanzy : renouvellement d'un passage supérieur
- Liège (l. 36) : remplacement passage supérieur de Glain
- Pepinster (l. 44) : remplacement d'un passage supérieur

23. MODERNISATION DES VOIES ACCESSOIRES

- Bascoup : modernisation des installations
- St-Ghislain : adaptation des freins de voie

24. ADAPTATION AXE MARCHANDISES ZEEBRUGES - GAND

- travaux préparatoires pour la pose des 3e et 4e voies

25. ADAPTATION AXE MARCHANDISES DINANT - ATHUS

- travaux de voie
- établissement de la liaison lignes 165/171 à Athus
- ligne 166 Dinant - Bertrix : travaux caténares
- mise au gabarit de passages supérieurs

26. ADAPTATION AXE MARCHANDISES RONET - KINKEMPOIS

- travaux de renforcement pour trafic "D4"

27. ADAPTATION AXE MARCHANDISES KINKEMPOIS - VISE

- travaux de renforcement pour trafic "D4"

28. MODERNISATION DU RESEAU INDUSTRIEL

*** Anvers :**

- travaux de voies au terminal Schelde
- " " " à la darse West/Oostsiberie
- " " " au faisceau Sud de la darse Vrasene
- Anvers-Nord : nouvelle cabine PLP
extension des faisceaux de triage B et C

*** Gand :**

- nouveaux revêtements de quais à Sifferdok (Gent)

*** Zeebruges :**

- travaux de voies au terminal conteneurs

29. RESTRUCTURATION SNCB

- Schaerbeek : nouveau chantier de longs rails
- " : nouvel atelier d'entretien des engins Infra.
- Ronet : nouveau garage de draisines
- Bertrix : transfert des activités de l'atelier en gare
- Wondelgem : nouveau bâtiment de service

30. MATERIEL ROULANT : AUTOMOTRICES

- achat de 130 automotrices tranche 96
- achat de 72 voitures intercalaires pour AM Break (reliquat)

31. MATERIEL ROULANT : VOITURES

- achat de 163 voitures aptes à 200 km/h

32. INFRASTRUCTURE DES ATELIERS "M"

- AC Luttre : hall de montage isolation
- AC Malines : installation de fosses de visite
- AC Gentbrugge : renouvellement d'installations
- ATE Ostende : modernisation
- ATD Merelbeke : modernisation
- ATD Anvers-Dam : travaux de renouvellement
- car-wash de Bruxelles Petite Ile
- " d'Anvers Schijnpoort
- " de Gand-St-Pierre
- " de Courtrai
- poste d'entretien de Ronet
- " " de Schaerbeek

Edmond Son

* * *

Petites annonces

* Notre membre Marcel Lambou vend collec. revue Blickpunkt S-Bahn années 82 à 88 et 89 1-2 et Modern Tramway années 50 à 75 (n° 153 à 445). Contact : 041/36 44 63 entre 11 et 18 h.

* Notre membre Pascal Petit, recherche photos de Jumet Hamende, Jumet Brûlotte, Jumet Chef-Lieu... et autres photos de la ligne 119 section Châtelineau - Gosselies, prises le 27 septembre 1975 lors de l'excursion GTF dans la région. Achat possible. Merci de le contacter par écrit.

* Une firme britannique projette de réaliser d'ici un à trois ans une cassette vidéo, ou une série de cassettes vidéo rue les lignes de tramway de la SNCV, ainsi que sur les tramways urbains belges. Elle serait intéressée par tout film ciné sur les tramways belges, tant urbains que de la SNCV depuis leurs origines jusqu'à 1970.

Si vous possédez un tel film (ou plusieurs), contactez notre membre Willy Hoslet, 34, rue Grand 12 bois, 6120 NALINNES, tél. 071/21 78 61, qui transmettra vos coordonnées à la firme dont question.

Contrat de gestion entre l'Etat et la SNCB.

(Moniteur Belge du 24/10/92)

Le "Contrat de Gestion" est aujourd'hui devenu une sorte de "bible" dans les milieux de la SNCB. Il règle les relations entre la SNCB et l'Etat et précise les missions de la SNCB vis à vis de la collectivité. Il nous a semblé intéressant que nos membres puissent en disposer afin de s'y référer et de l'apprécier. Dans un souci d'information, nous vous le livrons ci-après, tel qu'il est paru au Moniteur.

Le présent contrat de gestion est conclu dans le cadre des dispositions de l'article 3 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Il vient à échéance le 31 décembre 1996.

Il précise les règles et conditions selon lesquelles la SNCB exerce les missions de service public qui lui sont confiées par l'article 156 de la loi précitée.

Il fixe le montant des contributions financières et compensatoires apportées par l'Etat pour l'exécution de ces missions de service public.

* * *

I. Principes

Article 1er. La SNCB constitue un élément essentiel du système des transports belge.

Elle veillera à ce que ses activités s'inscrivent dans le cadre de la politique de transport et de mobilité menée par le gouvernement et contribuent à la satisfaction des besoins des usagers.

Article 2. Les organes de gestion et de direction de la SNCB sont responsables du bon emploi des moyens en personnel, des moyens matériels (immobiliers et mobiliers) et des moyens financiers de l'entreprise.

Ils assurent la gestion des activités au moindre coût et recherchent constamment à en améliorer l'efficacité et la productivité.

La justification de leurs décisions est constituée par le seul intérêt de l'entreprise dans le cadre général exprimé à l'article 1er

Article 3. Les activités suivantes relèvent des missions de service public imparties à la SNCB par la loi :

1° le transport intérieur des voyageurs assuré par les trains du service ordinaire, en ce compris les trains ayant pour objet le renforcement et l'amélioration de la desserte des grandes agglomérations, ainsi que la maintenance du matériel roulant y affecté ;

2° l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure, laquelle se définit comme étant l'ensemble des équipements de voie, de signalisation, d'alimentation en courant électrique, ainsi que les terrains où ils se situent ;

3° les prestations que la SNCB est tenue de fournir pour les besoins de la nation.

Article 4. Il appartient à la SNCB d'apprécier sa participation à l'exécution de prestations qui ne relèvent pas des missions de service public imparties par la loi.

Article 5. La SNCB mènera une politique de gestion de ses ressources humaines et financières ainsi que de maintenance de ses équipements (infrastructure et matériel roulant) de façon à garantir à long terme la poursuite normale de ses missions de service public à un niveau élevé de qualité. Le plan d'entreprise comprendra, notamment, les stratégies et les moyens à mettre en oeuvre pour réaliser cette politique.

De son côté, l'Etat fournira à la SNCB les moyens financiers permettant à celle-ci de mener à bien une telle politique pour ses missions de service public.

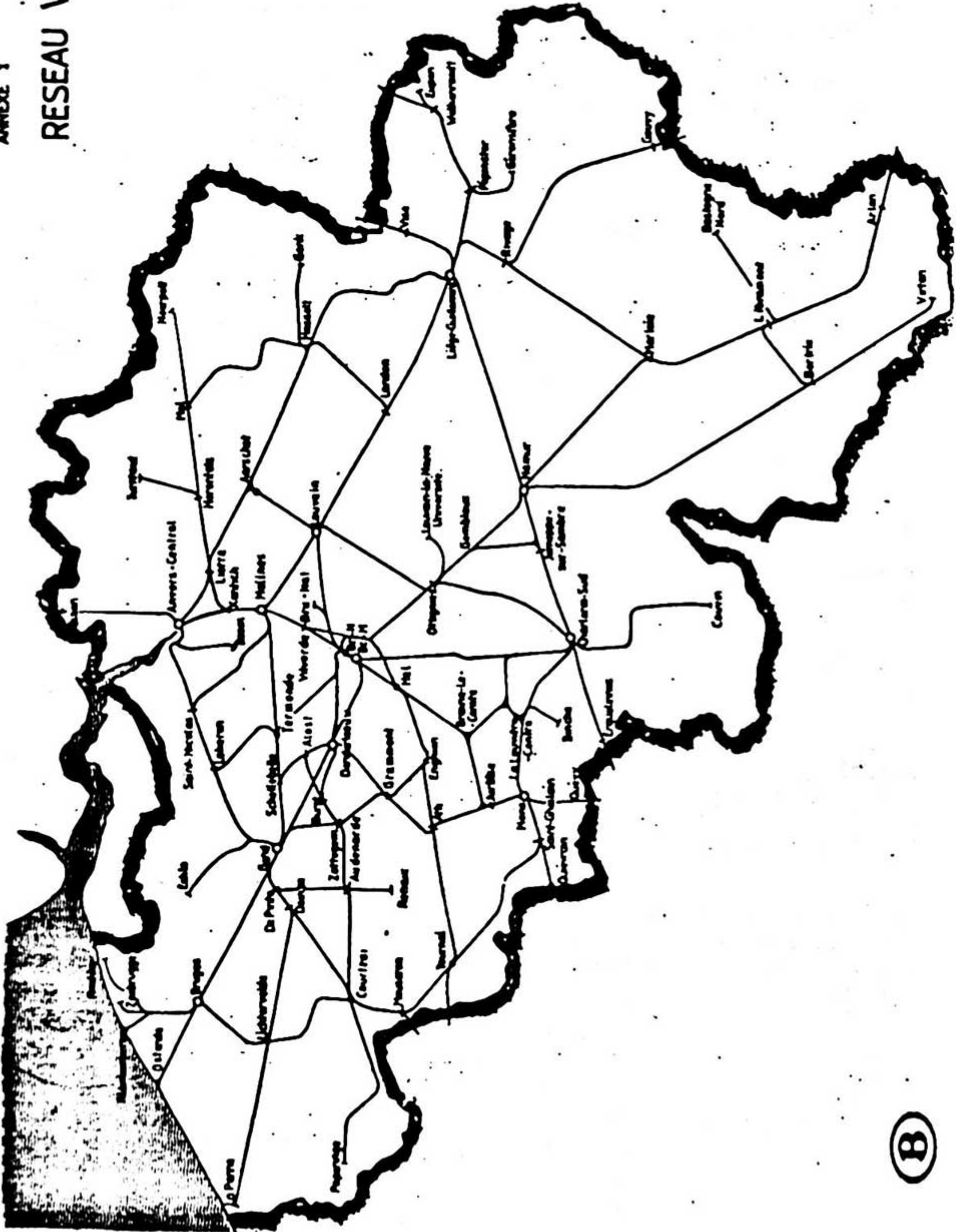
Article 6. La SNCB décide librement de l'utilisation et de l'aliénation des biens matériels et immatériels figurant à son actif bilantaire. Elle s'appuie à cet effet sur un service interne spécialisé dans la valorisation de ces biens.

Article 7. La SNCB détermine librement dans le respect des dispositions comptables légales et réglementaires, les règles d'évaluation qui président à l'établissement de ses comptes annuels.

[P - 14250]

ANNEXE 1

RESEAU VOYAGEURS.



(B)

II. Mission de service public relative au transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire.

Article 8. Le réseau des lignes ferroviaires affectées au transport intérieur de voyageurs figure en annexe 1.

Article 9. Ce réseau comporte deux catégories de points des-servis :

1° les gares à statut "intervilles".

Gares à statut "intervilles".

Par gare à statut "intervilles", on entend toute gare dépassant 10.000 voyageurs montés par semaine :

Aarschot-Alost-Anvers Central-Arlon-Ath-Audenarde-Berchem-Braine l'Alleud-Braine le Comte-Bruges-Bruxelles Central-Bruxelles Midi-Bruxelles Nat. Aéroport-Bruxelles Nord-Bruxelles Q.L.-Bruxelles Shuman-Charleroi Sud-Ciney-Courtrai-Deinze-Denderleeuw-Enghien-Etterbeek-Gand Dampoort-Gand Saint Pierre-Gembloux-Grammont-Hal-Hasselt-Hérentals-Huy-La Louvière-Centre-Landen-Leuze-Libramont-Lichtervelde-Liedekerke-Liège-Guillemins-Lierre-Lokeren-Louvain-Louvain la Neuve Université-Luttre-Malines-Malines Nekkerspoel-Mons-Mouscron-Namur-Nivelles-Ostende-Ottignies-Roulers-Saint Ghislain-Saint Nicolas-Saint Trond-Schaerbeek-Soignies-Tamines-Termonde-Tirlemont-Tournai-Tubize-Verviers Central-Vilvorde-Waregem-Waremme-Wavre-Wetteren-Zottegem.

2° les gares ou points d'arrêt à statut "local" (1).

Article 10. Pour couvrir les besoins de transport intérieur de voyageurs, la SNCB met en oeuvre des trains du service ordinaire se répartissant en 4 catégories :

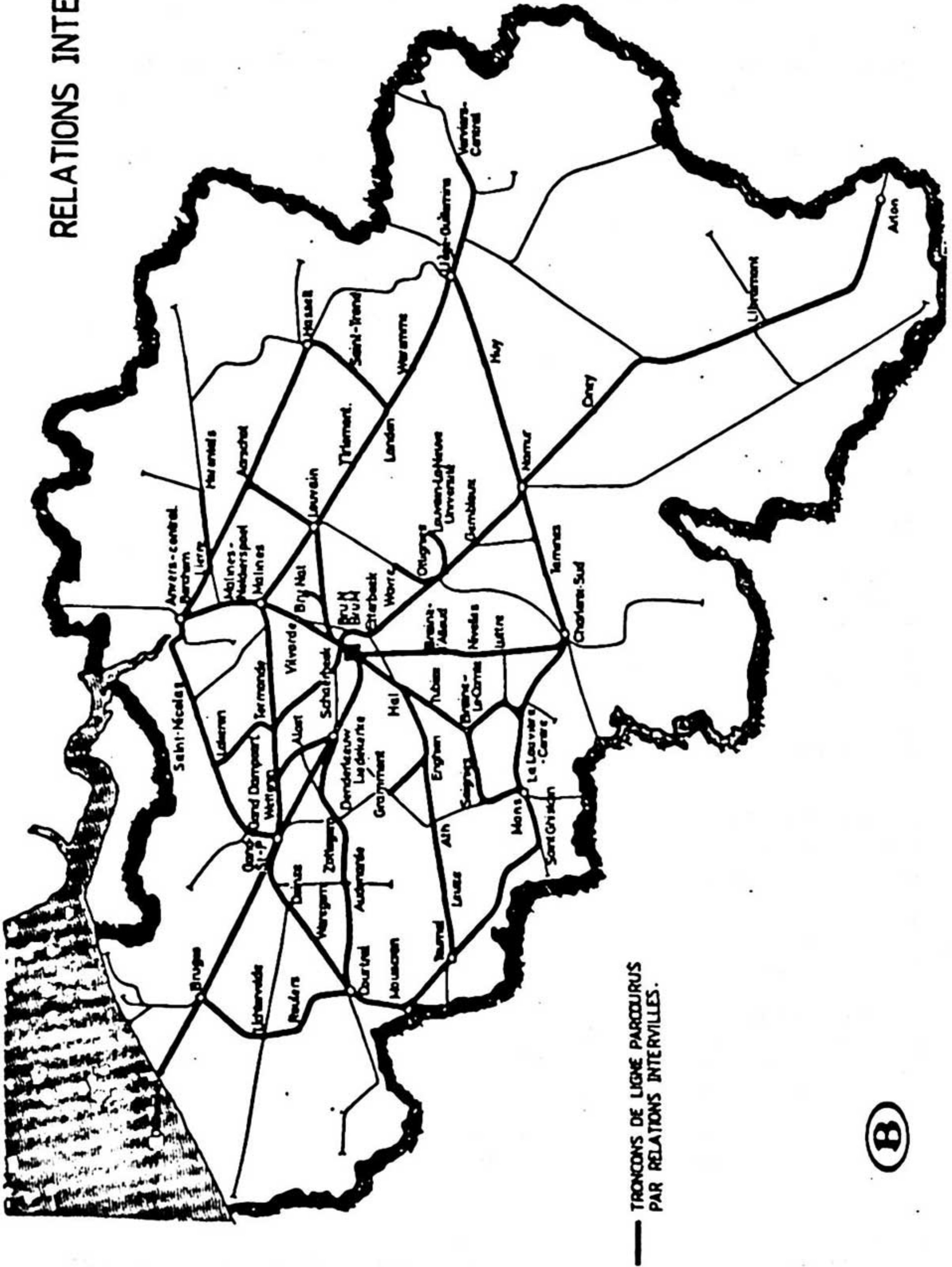
1° des trains assurant des relations intervilles de façon cadencée et rapide, au moins entre les gares ayant statut "intervilles" ;

2° des trains assurant des relations locales et desservant régulièrement les gares ou points d'arrêt ayant un statut "local"; ils complètent l'offre de trains assurant des relations intervilles ;

3° des trains de pointe ou de renfort circulant en complément et/ou en supplément des trains des deux premières catégories ;

(1) - NDLR : la liste des gares et points d'arrêt à statut local est le reliquat des gares figurant dans l'indicateur SNCB 1992-1993.

RELATIONS INTERVILLES.



B

4° des trains touristiques programmés ou organisés pour faire face aux afflux saisonniers.

En cas d'incident, de travaux ou, plus généralement, de force majeure, le transport intérieur de voyageurs peut temporairement être assuré par des autobus.

Article 11. La SNCB met en service des trains du service ordinaire en tenant compte des flux de trafic de voyageurs et en poursuivant l'objectif de promouvoir l'utilisation du train.

En particulier :

1° Elle veillera à développer une offre attractive pour organiser les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ou l'école, principalement vers les grandes villes du pays, et les déplacements de masse à destination des régions touristiques du pays ;

2° Elle s'attachera à mener des actions de collaboration et de coordination avec les autres sociétés belges de transports en commun et à assurer la complémentarité entre tous les moyens de transport de personnes (y compris la voiture automobile et l'avion).

Pour l'ensemble de l'offre en trains ordinaires la SNCB garantit une production journalière minimale de :

- 160.000 trains-kilomètres chaque jour ouvrable ;
- 100.000 trains-kilomètres chaque jour non ouvrable.

La latitude ainsi offerte à la SNCB permettra à celle-ci de corriger progressivement les situations requérant une adaptation évidente de l'offre.

Article 12. Sur tous les tronçons du réseau repris à l'annexe 4, reliant des gares à statut "intervilles", la SNCB garantit la mise en oeuvre du service minimal suivant :

1° 16 relations de trains interville par jour et par sens de trafic tous les jours ouvrables ;

2° 12 relations de trains interville par jour et par sens de trafic les autres jours.

Elle garantit la production journalière minimale de 70.000 trains-kilomètres assurant des relations interville les jours ouvrables et 55.000 trains-kilomètres les autres jours.

Article 13. Sans préjudice de l'article 14, la SNCB met en service des trains assurant des relations locales, de pointe ou de renfort, desservant non seulement certaines gares à statut "interville" mais aussi les gares ou points d'arrêt à statut "local" en fonction de la demande de transport et de l'intérêt commercial.

Elle garantit la production journalière minimale de :

- 1° 60.000 trains-kilomètres assurant des relations locales ou le complément des relations intervilles les jours ouvrables et 30.000 trains-kilomètres les autres jours ;
- 2° 20.000 trains-kilomètres assurant des dessertes de pointe ou de renfort les jours ouvrables (sauf les jours ouvrables de faible fréquentation).

Elle garantit également, chaque jour ouvrable, la desserte minimale des gares et points d'arrêt à statut "local" par 4 trains dans chaque sens.

Dans le cadre de l'évolution de l'exploitation de son réseau, la SNCB peut être amenée à transformer des dessertes de pointe ou de renfort en trains assurant des relations locales ou de complément à des relations intervilles, ou inversement, transformer des trains assurant des relations locales ou de complément à des relations intervilles en trains de pointe ou de renfort.

Le cas échéant, la SNCB informe l'Etat (représenté par l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure) de tout transfert de la sorte.

La mission de service public impartie à la SNCB peut, dans des cas limités, être rencontrée, pour certaines relations locales, par des dessertes par autobus organisées par elle-même, lorsque des critères économiques impératifs et indiscutables le justifient.

La SNCB en informe l'Etat (représenté par l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure) par rapport circonstancié.

La production journalière en bus-kilomètres est prise en considération pour les minimas garantis de production en trains-kilomètres.

Article 14. Le seuil de faible fréquentation fixé en 1984 lors de l'adoption du plan IC/IR pour les gares et points d'arrêt à statut "local" (200 voyageurs par jour ouvrable ou non) et qui a déterminé l'obligation pour la SNCB de les desservir est abaissé au niveau de 150 voyageurs embarqués en moyenne les jours ouvrables et 75 voyageurs embarqués en moyenne les jours non ouvrables.

D'éventuelles suppressions de desserte des points d'arrêt, soit les jours ouvrables, soit les autres jours ne pourraient qu'être progressivement mises en oeuvre sur la base d'un bilan financier et social intégrant l'ensemble des paramètres pouvant influencer la prise de décision.

Cette matière sera traitée au plan d'entreprise visé à l'article 66.

Les dispositions de l'article 15 sont d'application au cas où cette décision concernerait plus de deux gares ou points d'arrêt successifs d'une même ligne, pendant la durée du présent contrat de gestion.

Article 15. Si la SNCB souhaite modifier le réseau de lignes actuellement desservi par les trains de voyageurs en service intérieur ou déroger aux dispositions de l'article 14, elle introduit une proposition motivée à l'Etat (représenté par le Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions).

Si le refus de l'Etat entraîne un préjudice financier significatif pour la SNCB, il y aura lieu de fixer, par avenant au contrat de gestion, une compensation de celui-ci.

Article 16. Dans le cadre de son autonomie, la SNCB met en oeuvre tout autre service de trains de voyageurs, notamment les trains internationaux, les trains affrétés et les trains du service ordinaire excédant l'offre minimale visée aux articles 11, 12 et 13 qu'elle garantit.

Article 17. Tout changement ayant pour effet de modifier l'offre minimale de trains du service ordinaire telle que définie aux articles 11, 12 et 13 doit donner lieu à une négociation entre l'Etat et la SNCB dont le résultat est entériné par un avenant au contrat de gestion avant d'entrer en application.

Cette procédure s'applique également pour tout changement pouvant concerner les annexes 1, 2, 3 et 4.

* * *

**III. Mission de service public
relative à l'acquisition,
la construction, l'entretien,
la gestion et l'exploitation
de l'infrastructure.
Investissements
en matériel roulant.**

Article 18. Les investissements ferroviaires d'aménagement, de renouvellement et d'établissement de l'infrastructure, ainsi que l'acquisition, la construction et la transformation de matériel roulant, sont programmés par la SNCB au départ du plan décennal 1991-2000.

Les investissements à consentir pour la construction de lignes nouvelles TGV et pour la part affectée au trafic TGV des travaux d'amélioration des lignes classiques dans le cadre des relations à grande vitesse Londres/Paris-Bruxelles-Cologne/Amsterdam sont réalisés conformément à la décision du Conseil des Ministres su 19 juillet 1991.

Article 19. Pour la période couverte par le présent contrat de gestion, les dispositions de la convention du 7 août 1991 pas-

sée entre l'Etat et la SNCB, en particulier, celles relatives à l'exécution du plan décennal, font partie intégrante du présent contrat de gestion.

Article 20. La SNCB informe annuellement l'Etat (représenté par le Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions) du contenu des programmes annuels de tous les investissements ferroviaires, se rapportant à l'infrastructure ou au matériel roulant, ceci quel que soit le mode de financement ou l'autorité qui finance ces investissements. Le dossier présenté par la SNCB traite la question des frais généraux visée à l'article 24. cette information a lieu avant le 31 octobre de l'année précédant celle sur laquelle porte le programme.

Article 21. La SNCB peut décider de la réalisation d'investissements non régis par le plan décennal 1991-2000 auquel cas elle en assure le financement.

Elle peut également présenter à l'Etat la réalisation d'autres investissements de modernisation du réseau ferroviaire en vue de leur incorporation dans le programme annuel financé à l'intermédiaire du budget du ministère des communications et de l'infrastructure.

Le cas échéant, la procédure visée à l'article 22 doit être respectée ; les compensations prévues à l'article 34 ne peuvent en être affectées.

Dans le respect des règles comptables, la SNCB a la latitude de porter à charge des crédits d'investissements des dépenses supportées actuellement par le compte d'exploitation, mais relevant de la notion d'investissement. A partir de 1993, cette latitude porte sur un montant annuel maximal de 2 milliards pour la période couverte par le contrat de gestion.

Article 22. Chaque programme annuel d'investissements ferroviaires financé à l'intermédiaire du budget du Ministère des Communications et de l'infrastructure est soumis, pour approbation, à l'Etat (représenté par le ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions).

Cette soumission a également lieu avant le 31 octobre de l'année précédant celle sur laquelle porte le programme.

Avant le 31 décembre de l'année précédant celle sur laquelle porte le programme, l'Etat (représenté par le ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions) peut modifier le programme qui lui est soumis. Le cas échéant, et si cette modification entraîne des conséquences financières négatives pour la SNCB, l'Etat les compense intégralement et verse à l'entreprise des contributions financières venant en supplément des contributions et compensations financières fixées par le présent contrat de gestion. La compensation de l'Etat est égale à la valeur actualisée sur la durée de vie de l'investissement en cause des conséquences négatives précitées.

Passé le délai du 31 décembre, le programme soumis à l'Etat est considéré comme étant accepté.

Article 23. Du point de vue formel, les programmes annuels d'investissements sont présentés par la SNCB à l'Etat (...), laquelle définit également la procédure de traitement des dossiers d'investissements financés à l'intermédiaire du budget du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

Article 24. La SNCB majore le coût de chaque investissement financé à l'intermédiaire du budget du Ministère des Communications et de l'Infrastructure de frais généraux (...)

Article 25. La SNCB décide de toutes les opérations en relation avec l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure.

Il en va de même en ce qui concerne le matériel roulant.

Article 26. Avant le 31 mars de chaque année, la SNCB établit le compte distinct des coûts d'entretien, de gestion et d'exploitation de l'infrastructure relatifs à l'année précédente et le transmet, pour vérification, à l'Etat (représenté par l'Administration du transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure). L'infrastructure se rapportant aux lignes à grande vitesse est, notamment, comprise dans ce décompte.

* * *

IV. Mission de service public relative aux prestations à fournir par la SNCB pour les besoins de la nation.

Article 27. Sont considérés comme prestations à fournir par la SNCB pour les besoins de la Nation :

1° les transports de personnes ou de choses imposés par les départements ministériels ;

2° la participation à l'organisation et à l'exécution des contrôles de police, de douane et de sûreté au terminal Transmanche (installations réservées aux voyageurs et au matériel roulant) de Bruxelles-Midi des passagers, ainsi que de leurs bagages, à destination ou en provenance du Royaume-Uni et transitant par le tunnel sous la Manche ;

3° les obligations en matière de préparation et de mise en oeuvre de la défense civile et militaire de la Nation résultant des prescriptions légales en la matière, notamment l'AR

du 27 janvier 1959 portant réorganisation de la Commission interministérielle des Chemins de fer (CICF).

Ceci implique notamment :

- la non-aliénation des lignes ou des installations devenues sans objet pour couvrir des besoins d'exploitation ferroviaire, mais dont le maintien est imposé par la CICF, ainsi que la réalisation et l'exécution de toute prestation technique sur ces lignes et installations (application de la Convention Défense Nationale - SNCB du 8 novembre 1965) ;
 - la représentation de la SNCB dans les Comités qui, au sein des organisations internationales compétentes en matière de défense (OTAN ou autres) sont chargés d'étudier et d'organiser la coordination des transports ferroviaires sur le plan international ;
 - la participation active aux exercices civilo-militaires ;
 - la constitution et le fonctionnement au sein de la SNCB d'un bureau permanent chargé des problèmes de défense ;
- 4° L'exécution du service des colis postaux internationaux conformément à l'article 2, par. 3, de l'arrêté royal du 19 décembre 1975 portant réglementation du service postal.

Les prestations visées aux 1°, 2° et 4°, donnent lieu à la passation de conventions entre la SNCB et les départements ministériels ou organismes publics concernés. Ces conventions fixent, notamment, la nature et l'importance des prestations à fournir par la SNCB. La SNCB a le droit de revendiquer une compensation financière couvrant toutes les charges qui résultent pour elle de l'exécution de ces prestations.

Article 28. Toute autre prestation à fournir par la SNCB pour les besoins de la Nation doit faire l'objet d'un avenant au présent contrat de gestion.

*
* *
*

V. Relations financières entre l'Etat et la SNCB

a) Mission de service public relative au transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service ordinaire.

Article 29. A partir de 1992 et jusqu'à l'échéance du contrat de gestion l'Etat garantit le versement à la SNCB d'une contribution financière annuelle de 12,1182 milliards destinée à couvrir :

- l'offre minimale assurée par des trains du service ordinaire, telle que précisée aux articles 11, 12 et 13;

-les réductions et gratuités imposées par l'Etat en faveur de catégories bénéficiaires pour des raisons sociales, patriotiques, professionnelles et européennes sur les tarifs applicables au transport intérieur de voyageurs...

De 1993 à la date d'échéance du contrat de gestion, cette contribution fera l'objet d'un complément de 3 milliards F. pour l'ensemble de la période se divisant en quatre parts annuelles égales ; l'exigibilité annuelle de ce complément sera fixée de commun accord entre l'Etat (représenté par le Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions) et la SNCB.

Lorsque la situation des finances publiques le permettra, le mécanisme décrit à l'article 3, par.2, 4°, de la loi du 21 mars 1991 sera rétabli.

Article 30. La perte de recette de la SNCB résultant d'autres réductions tarifaires et gratuités imposées par l'Etat... est intégralement compensée par les départements ministériels et organismes concernés.

Article 31. ...La liste des gratuités de transport qui sont imposées par l'Etat à la SNCB sans compensation financière... a été fixée.

Article 32. La décision suivante du Conseil des Ministres du 19 juillet 1991 fait partie intégrante du présent contrat de gestion :

"Le Conseil des Ministres prend acte du protocole d'accord conclu le 6 juin 1991 entre le Ministre des Communications, d'une part, et le Président et le Membre de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des travaux publics et des communications, d'autre part, au sujet de la création d'une Task Force chargée des aspects particuliers de la desserte ferroviaire de Bruxelles-Capitale et de la mise en route d'une expérience en matière de trafic urbain et interurbain de la ligne 26.

Dans la perspective d'une desserte urbaine et suburbaine de la Région de Bruxelles-Capitale, le volet étude de la Task Force sera étendu aux lignes 50 (Alost-Bruxelles), 60 (Termonde-Bruxelles), 25 (Malines-Bruxelles), 36 (Louvain-Bruxelles), 161 (Ottignies-Bruxelles), 124 (Nivelles-Bruxelles), 96 (Braine le Comte-Bruxelles) et 123 (Grammont- Etterbeek).

Sur la base des conclusions de l'étude et de l'expérience de la ligne 26, celle-ci sera étendue à partir du début de 1993 à certaines de ces lignes avec une fréquence, dont la période, durant toute l'amplitude du service, ne pourra être supérieure à 30 minutes. L'aménagement ou le réaménagement des points d'arrêt dans la région de Bruxelles-Capitale sera prévu de même que l'adaptation de leur infrastructure aux besoins nouveaux.

Au bout de deux ans, le Task Force évaluera cette expérience sur base du compte d'exploitation et du bilan d'exploitation, les Conseils d'administration de la STIB et de la SNCB soumettant, respectivement, à l'Exécutif de la région de Bruxelles-Capitale et au Gouvernement des propositions définissant si et sous quelles conditions d'organisation d'investissement et de financement l'exploitation du réseau urbain et suburbain de Bruxelles peut être consolidée tenant compte des compétences et des intérêts de l'Etat et des Régions et, le cas échéant, étendue aux lignes de pénétration restantes.

La mission de la Task Force est également élargie à l'étude relative à un matériel roulant adapté à l'exploitation d'un réseau suburbain. Compte tenu des conclusions de cette étude et sur proposition du Conseil d'administration de la SNCB, le Conseil des Ministres prendra décision quant au matériel roulant à acquérir le cas échéant".

Après analyse, les conclusions de la Task Force feront l'objet d'une négociation avec l'Etat qui donnera lieu, si nécessaire, à la conclusion d'un avenant au contrat de gestion.

Article 33. Dans le cadre de la stimulation de la politique de coordination et de meilleure intégration des transports intérieurs de voyageurs, en ce compris la coordination et la complémentarité avec les sociétés régionales de transport en commun et avec les secteurs des transports aériens et maritimes, la SNCB prend l'initiative de présenter des projets motivés à l'Etat (représenté par le Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions). En cas d'approbation par ce dernier, il en résulte une négociation entre lui et la SNCB qui peut donner lieu à la conclusion d'un avenant au contrat de gestion.

b) Mission de service public relative à l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure. Investissements en matériel roulant.

Article 34. Pour contribuer au financement des investissements d'aménagement, de renouvellement et de modernisation de l'infrastructure, ainsi qu'à l'acquisition de matériel roulant pour le transport de voyageurs en service intérieur, l'Etat prévoit les contributions financières annuelles suivantes :

1° 11 milliards en 1992 en tenant compte du libellé de la décision du Conseil des Ministres du 20 avril 1992 ;

2° 15 milliards de 1993 à 1996, francs constants de 1992. Ces contributions sont indexées selon l'évolution de l'indice fourni par le Bureau du Plan.

Article 35. Dans la mesure où les crédits fixés à l'article 34 ne seraient pas complètement consommés au cours d'un exercice

budgétaire, la différence qui en résulterait serait versée à un fonds spécial d'investissements créé au sein de la SNCB. Ce fonds ne peut être utilisé que pour la réalisation de projets d'investissements contenus dans le programme financé à l'intermédiaire du budget du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

Les articles 20 à 24 restent totalement d'application.

Les produits que procure le placement des montants de ce fonds seront restitués à l'Etat.

Article 36. L'Etat compense les coûts nets d'entretien, de gestion et d'exploitation de l'infrastructure.

A partir de 1992 et jusqu'à l'échéance du contrat de gestion, l'Etat garantit le versement à la SNCB d'une contribution annuelle de 24 milliards.

Lorsque la situation des finances publiques le permettra, le mécanisme décrit à l'article 3, par. 2, 4°, de la loi du 21 mars 1991 sera rétabli.

Article 37. En raison des dispositions de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et de la directive CEE n° 91/440 du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires (en particulier, l'article 8), il convient de définir les modalités de fixation d'une redevance d'utilisation de l'infrastructure.

Cette définition interviendra dans le cadre de l'exécution de la directive précitée et donnera lieu à la conclusion d'un avenant au présent contrat de gestion.

Article 38. En tout état de cause, la SNCB ne sera pas tenue au versement à l'Etat d'une redevance au titre de participation dans les coûts d'entretien, de gestion et d'exploitation de l'Infrastructure.

Article 39. La redevance d'utilisation prévue à l'article 8 de la directive CEE n° 91/440 qui sera due par le gestionnaire de l'exploitation des services de transport organisés par la SNCB sera considérée comme un mécanisme contribuant à réduire l'endettement et à réaliser l'assainissement de la situation financière de la SNCB, conformément à l'article 9 de ladite directive.

c) Charges de pension et assimilées.

Article 40. Au titre de contribution aux charges de pension, d'allocations familiales, d'accidents de travail et assimilés ainsi qu'au titre de mesures de reconnaissance nationale, l'Etat verse à la SNCB une somme calculée conformément aux règles communes pour la normalisation des comptes des chemins

de fer découlant du règlement CEE 1192/69 du 26 juin 1969 du conseil de la CEE et telles qu'elles sont en vigueur à la date de la signature du présent contrat et visées par l'article 157 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

d) Autres obligations financières de l'Etat.

Article 41. Les obligations financières de l'Etat résultant de l'article 76 de la loi du 5 août 1978, de l'article 217 de la loi du 8 août 1980 et de l'article 1er de la loi du 15 janvier 1981 sont couvertes par un versement de l'Etat à la SNCB.

La contribution financière y afférente de chaque année est égale à 335,2 millions dans l'hypothèse où la moyenne arithmétique du taux d'intérêt des dettes directes de l'Etat, calculée sur les quatre années précédentes, est égale à 8,6 %.

La contribution financière effective de chaque année varie proportionnellement en fonction de l'évolution de ce taux moyen.

Article 42. Les obligations financières de l'Etat résultant de l'opération de "Sale and Lease Back" réalisée le 27 décembre 1988 pour un montant de 1.350 millions sont couvertes par des contributions financières annuelles versées par l'Etat à la SNCB.

La contribution financière de l'année 1993 s'élève à 146,8 millions.

Pour les années suivantes, la contribution financière tiendra compte de ce que le taux d'intérêt réel sera égal au taux de rendement réel moyen des Fonds des Rentes, placés à trois ans, majorés de 0,25 %

Ce taux moyen se calcule sur les taux donnés par le service marché des rentes de la Banque Nationale de Belgique.

La moyenne est donnée par la moyenne arithmétique des taux des trois derniers jours de décembre 1993.

Le financement de l'option "put" qui est à charge de l'Etat et venant à échéance le 27 décembre 1996, fera l'objet d'une liquidation à la date du 27 décembre 1996 au plus tard.

Article 43. Les obligations financières de l'Etat résultant de l'opération de "Sale and Rent Back" réalisée le 21 décembre 1989 pour un montant de 1000 millions sont couvertes par des contributions financières annuelles versées par l'Etat à la SNCB; pour chacune des années concernées par le présent contrat de gestion, la contribution financière est égale à 116,9 millions.

Article 44. Les obligations financières de l'Etat résultant de l'opération de "Sale and Rent Back" réalisée le 8 février 1990

pour un montant de 1750 millions sont couvertes par des contributions financières annuelles versées par l'Etat à la SNCB et déterminées comme suit :

- 1° un loyer fixe s'élevant à :
- 2.187.687,25 dollars US en 1993;
 - 2.369.309,33 dollars US en 1994;
 - 2.569.547,34 Dollars US en 1995;
 - 2.790.309,49 Dollars US en 1996;

2° un intérêt calculé sur la valeur du matériel roulant en début de chaque période semestrielle et correspondant au taux libor en dollars US, diminué de 1,375 % appliqué sur le nombre de jours de la période exprimé en 360èmes.

Le taux libor en dollars US appliqué à une période est celui observé 2 jours ouvrables avant le début de celle-ci. L'Etat intervient à concurrence du taux de change en francs belges observé aux dates d'échéances.

Article 45. Les obligations financières de l'Etat résultant de l'opération de "Sale and Rent Back" réalisée le 31 mai 1991 pour un montant de 1.750 millions sont couvertes par des contributions financières annuelles versées par l'Etat à la SNCB et déterminées comme suit :

- 1° un loyer fixe s'élevant à :
- 11.950.700,99 FF en 1993;
 - 15.449.042,63 FF en 1994;
 - 19.237.386,88 FF en 1995;
 - 23.313.707,93 FF en 1996;

2° Un intérêt calculé sur la valeur du matériel roulant en début de chaque période semestrielle et correspondant au taux TIOP augmenté de 0,35 % appliqué sur le nombre de jours de la période exprimé en 360èmes.

Le taux TIOP appliqué à une période est celui observé 1 jour ouvrable avant le début de celle-ci.

L'Etat intervient à concurrence du taux de change en FB observé aux dates d'échéances.

Article 46. Les quatre opérations financières visées aux articles 42 à 45 sont succinctement décrites...

Article 47. Toute autre opération de financement alternatif qui entraînera des obligations financières pour l'Etat fera l'objet d'une négociation entre l'Etat et la SNCB dont le résultat sera entériné dans un avenant au contrat de gestion.

e) clause de garantie.

Article 48. Dans le cadre de la procédure de réévaluation du contrat de gestion dont question à la section II du chapitre II de la loi du 21 mars 1991, l'Etat s'engage à ne pas remettre en cause les montants des contributions financières an-

nuelles visées aux articles 29, 34 et 36, ni à modifier la méthode de détermination des obligations financières visées aux articles 41 à 45.

*
* *
*

VI. Versement des contributions et compensations financières de l'Etat.

Article 49. Les versements par l'Etat à la SNCB des contributions et compensations financières annuelles prévues aux articles 29, 34, 36 et 40 sont effectués par provisions mensuelles égales au douzième du montant annuel estimé de ces différentes contributions et compensations, sans préjudice des dispositions légales et réglementaires relatives au budget de l'Etat et à la procédure générale de libération des crédits budgétaires. Ces provisions seront versées au plus tard le 25 de chaque mois.

Les versements par l'Etat à la SNCB des compensations financières visées aux articles 41 à 45 interviennent au moment de leurs échéances.

Article 50. Les estimations des montants annuels des contributions et compensations financières sont établies de commun accord entre l'Etat (représenté par l'Administration du transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure) et la SNCB à des dates permettant le respect des procédures concernant la préparation du budget de l'Etat.

Article 51. Le versement de la douzième tranche mensuelle de chaque contribution et compensation visée à l'article 49 est soumis au respect des dispositions suivantes :

- dans le respect du délai visé aux articles 20 et 22 relatifs au programme d'investissements de l'année suivante, la douzième tranche mensuelle de la contribution financière dont question à l'article 34 est versée automatiquement, les dispositions de l'article 35 étant prises en considération; ce mécanisme de versement n'entre en vigueur qu'à partir de 1993;

-le versement des trois quarts de la douzième tranche mensuelle des contributions et compensations citées à l'article 49 est automatique ;

-le versement du quatrième quart de la douzième tranche mensuelle de ces dernières contributions et compensations n'interviendra que lorsque leurs montants définitifs auront été arrêtés de commun accord entre l'Etat (représenté par l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications) et la SNCB ; l'importance du montant versé sera fonction de la clôture des comptes afférents à l'année en

cause, clôture qui interviendra au plus tard au moment de l'approbation des comptes par assemblée générale.

Article 52. Les versements financiers pour couvrir le financement de projets approuvés dont question à l'article 33 sont effectués sur base de production de factures par la SNCB.

Article 53. Les estimations visées à l'article 50 seront utilisées par la SNCB pour l'établissement de ses projections budgétaires annuelles.

*
* *
*

VII. Tarification.

Article 54. La SNCB détermine librement la gamme, la nature et le niveau des tarifs concernant le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service ordinaire. Toutefois, d'une année par rapport à la précédente, le tarif de base (billet + cartes-train) en 2ème classe pour la distance moyenne (définie comme étant le rapport entre le nombre de voyageurs-Kilomètres/billet + cartes-Train et le nombre de voyageurs/billet + cartes-Train) ne peut s'accroître au maximum qu'à concurrence de l'évolution du pouvoir d'achat nominal.

Article 55. Dans ce contexte, la SNCB s'engage à développer une politique tarifaire adaptée à chaque segment du marché et rencontrant les besoins spécifiques de ses différentes catégories de clients, en tenant compte de l'évolution générale du marché des transports et des prix des modes de transports concurrents. A cette fin, elle peut offrir des conditions tarifaires propres à certaines liaisons et/ou à certaines périodes.

Article 56. La SNCB communique à l'Etat (représenté par l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure) les tarifs qu'elle détermine concernant le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service ordinaire un mois avant qu'ils ne soient portés à connaissance du public. Celui-ci doit en être informé au moins 10 jours avant la date de leur entrée en vigueur.

VIII. Qualité du service et règles de conduite à l'égard des usagers.

Article 57. La SNCB prend toute mesure destinée à faciliter les conditions de voyages ferroviaires. Elle s'attache à exploiter les services ferroviaires dans les meilleures conditions de sécurité, d'accessibilité, de confort et de ponctualité. Elle veille également à promouvoir de façon permanente la qualité de l'accueil dans les gares, la qualité du transport par rail et l'organisation de correspondances avec les autres mode de transport en commun.

En matière de sécurité, la SNCB s'engage notamment à généraliser, à bord de ses engins de traction, la technique dite de transmission-balise-locomotive donnant la protection nécessaire en cas de dépassement de signaux ou de vitesse ainsi qu'à la modernisation du système de signalisation afin de garantir une meilleure surveillance de la succession des trains.

La SNCB mettra en oeuvre les moyens nécessaires pour améliorer, sur l'ensemble de son domaine (réseau, matériel, installations), la protection des voyageurs et de ses agents, ainsi que les biens, contre les agressions et le vandalisme.

En matière de confort, la SNCB s'engage notamment lors de l'acquisition de nouveau matériel roulant, à prévoir des places assises plus spacieuses (composition 2 + 2 en 2ème classe et 2 + 1 en 1ère classe).

Le nouveau matériel sera en plus équipé :

- de comodités pour les moins valides ;
- de climatisation ;
- d'une installation téléphonique par train ;
- de suspension améliorée ;
- de comodités sanitaires plus élaborées notamment par l'installation de toilettes chimiques ;
- de sonorisation meilleure et plus fiable permettant d'organiser une liaison directe entre le chef de train et le conducteur, le conducteur et les services de régulation, le service de régulation et les voyageurs, le chef de train et les voyageurs.

Les trains de voyageurs doivent offrir des places en nombre suffisant pour faire face aux besoins normaux du trafic pour lesquels on s'efforcera d'obtenir un rapport optimal entre l'offre de places et le nombre de voyageurs à transporter.

En matière d'accueil, la SNCB se mobilisera en vue d'une amélioration progressive de l'aspect général des gares.

A ce propos, une attention particulière sera accordée :

- à l'accès aux gares ;
- aux guichets ;
- à l'accès aux quais et aux trains (ascenceurs, escaliers roulant, passages sous-voies) ;
- à l'environnement des gares principalement en rapport avec les possibilités de parcage, l'accès aux modes et moyens de transport complémentaires ;
- à l'affichage des trains, à l'arrivée et au départ ;
- à la signalétique ;
- aux comodités sanitaires.

La SNCB met à la disposition des voyageurs, de manière précise et accessible, toutes les informations utiles portant sur les horaires des trains, les tarifs et les conditions générales d'exploitation des services.

Elle prend toute disposition visant à la plus large diffusion de ces informations dans le public.

Les modifications occasionnelles du service doivent être portées à la connaissance de ce public en temps opportun.

En matière de régularité et de fiabilité la SNCB se dispose à assurer une plus grande régularité et une meilleure fiabilité du trafic par une centralisation et une informatisation plus poussée des cabines de signalisation et par l'établissement d'un service central de régulation du trafic.

Article 58. Tout incident ou perturbation pouvant donner lieu à un retard de plus de 10 minutes déclenchera un processus d'information des voyageurs des trains et des gares, comportant, à mesure que les informations peuvent être obtenues par le personnel des trains et des gares concernées, les éléments utiles aux voyageurs pour la poursuite de leur voyage.

Il sera fait appel dans ce but à tous les supports disponibles ou pouvant être rendus disponibles, de transmission des informations et en particulier aux liaisons radio sol-train ainsi qu'aux équipements de sonorisation de toutes les installations (gares et trains) qui en sont équipées et aux circuits d'alarme des lignes dispatchées. La rapidité et l'efficacité de ces informations seront fonction de la qualité des supports disponibles.

La SNCB prendra en outre des dispositions visant à améliorer progressivement le niveau d'équipement technique permettant d'assurer une meilleure information de la clientèle.

Article 59. Lorsque la SNCB est temporairement contrainte, notamment pour des raisons techniques, de réduire de façon substantielle ou de suspendre sur une ligne ou une section de ligne les services offerts au public, elle informe immédiatement les voyageurs notamment via les médias.

Article 60. La SNCB collabore positivement avec le service de médiation prévu au chapitre X de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Article 61. La SNCB tient systématiquement des statistiques concernant le régularité de circulation des trains de voyageurs.

Ces statistiques portent sur :

- 1° le pourcentage de trains circulant à l'heure;
- 2° le pourcentage de trains circulant avec un retard maximum de 5 minutes aux points de repères choisis;

- 3° le pourcentage de trains circulant avec un retard supérieur à 5 minutes aux points de repères choisis;
- 4° le nombre de trains supprimés.

A l'échéance du présent contrat de gestion, la SNCB se fixe comme objectif de faire circuler 95 % des trains de voyageurs avec un retard maximal de 5 minutes à l'arrivée ; les retards dus à des cas de force majeure ou à l'exécution de grands projets d'investissements sont neutralisés dans le calcul à établir.

Article 62. La SNCB s'engage à développer des outils statistiques relatifs à la qualité des services qu'elle preste.

A cette fin :

1° elle réalise des enquêtes par sondage permettant de déterminer :

- le taux de clients attendant plus de 10 minutes au guichet des gares ayant le statut de gare "intervilles" ;
- le taux de clients attendant plus de 15 minutes au bureau de renseignements des gares ayant le statut de gare "intervilles" ;
- le taux de voyageurs devant circuler debout, respectivement, 15 minutes, de 15 à 30 minutes et plus de 30 minutes ;

2° elle réalise des enquêtes par sondage auprès de la clientèle permettant de déterminer le degré de satisfaction de celle-ci à l'égard des critères suivants :

- accueil de la clientèle dans les gares et dans les trains;
- clarté et transparence de l'information donnée à la clientèle, notamment en ce qui concerne l'annonce de l'origine et des départs des trains, des correspondances, ainsi que l'annonce des retards et des perturbations de service ;
- propreté et confort (notamment le chauffage) du matériel de transport ;
- propreté des gares et de leurs alentours immédiats.

Article 63. Avant le 31 mars de l'année suivante, la SNCB établit un rapport circonstancié, se rapportant à l'exercice précédent, concernant toutes les matières visées aux articles 57 à 62 qui met en exergue les améliorations réalisées. Elle adresse ce rapport au Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions et à l'Administration du transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

L'Administration du transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure et la SNCB analyseront et évalueront les matières en relation avec la qualité de service, d'une part, et, d'autre part, rechercheront des propositions concrètes pour améliorer, sur cette base, de nouveaux objectifs de qualité de service qui seront, si nécessaire, fixés et entérinés par un avenant au contrat de gestion avant le 31 décembre 1994.

La SNCB s'engage à établir, au plus tard dans le courant de la deuxième année après la signature du présent contrat une charte des usagers. Cette charte s'appuiera notamment sur les éléments d'appréciation émanant du comité consultatif des usa-

gers et du service de médiation prévus aux articles 47 et 43 de la loi du 21 mars 1991.

* * *

IX. Plan d'entreprise.

Article 64. En application de l'article 26 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, le Conseil d'administration de la SNCB communiquera à l'Etat (représenté par le Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions) le plan d'entreprise de la société pour la période du 1er janvier au 31 décembre de chaque année, au plus tard le 31 octobre de l'année précédente.

Le Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions approuve les éléments du plan d'entreprise qui concernent l'exécution des tâches de service public; cette approbation est à considérer comme acquise si elle n'a pas été donnée avant le 1er janvier de l'année sur laquelle porte ledit plan d'entreprise.

Article 65. Le plan d'entreprise, expression de la volonté de la SNCB vise, notamment, à informer l'Etat quant aux stratégies, aux actions et aux moyens qu'elle mettra en oeuvre au cours de la période couverte par le présent contrat de gestion afin d'atteindre les objectifs qu'il a fixés et quant aux orientations majeures concernant sa structure et l'évolution qu'elle développera.

Il sera conçu de manière telle qu'il visera, à terme, à réduire le déficit structurel...

Article 66. Le plan d'entreprise développera ou contiendra au moins les éléments suivants :

- 1° la description du contexte général dans lequel l'Entreprise est placée ;
- 2° la stratégie générale de l'Entreprise qui, notamment, oeuvre au sein d'un système de transport ;
- 3° l'organisation interne de l'Entreprise ;
- 4° la stratégie et les moyens mis en oeuvre pour assurer, d'une part, la poursuite normale de ses activités ainsi qu'une qualité élevée de ses prestations et, d'autre part, l'accomplissement des missions de service public qui lui sont imparties ; à cette fin, l'Entreprise se fixera des limites et/ou des objectifs précis et quantifiés ;
- 5° les ressources humaines, en ce compris l'évolution de l'emploi et de la formation ;

6° les équilibres financiers ;

7° les mesures retenues pour réduire le déficit structurel de l'Entreprise ;

8° les objectifs de l'Entreprise en matière de sécurité et de qualité de prestations fournies ;

9° les mutations de l'appareil de production résultant, notamment, du programme d'investissements.

Article 67. A l'échéance du présent contrat de gestion, la SNCB aura organisé en son sein une comptabilité de gestion ; les plans d'entreprise successifs préciseront les mesures prises à cette fin.

* * *

X. Restructuration financière de la SNCB.

Article 68. Conformément à la Directive CEE n° 91/440 du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires, l'Etat participera à la restructuration financière de la SNCB en contribuant à la réduction de son endettement à long terme et des charges financières y afférentes.

Article 69. Dans l'hypothèse où il serait fait recours à la faculté visée à l'article 68, les principes suivants doivent être retenus, ceci sans préjudice des dispositions contenues dans les articles 35 et 39.

1° tout montant affecté par l'Etat à la restructuration financière de la SNCB est prélevé sur la contribution financière prévue à l'article 34 ;

2° le montant ainsi prélevé est versé à la SNCB ; il est affecté :

- à la réduction de l'endettement historique à long terme de l'entreprise et/ou de ses charges financières;
- à l'apurement des charges découlant des mesures d'assainissement, notamment en matière de personnel, prises et à prendre dans des conditions différentes de celles en vigueur pour les entreprises des autres modes de transport.

3° à due concurrence de ce montant, la SNCB prend, si nécessaire, l'engagement de réaliser sous sa seule responsabilité, notamment financière :

- des investissements d'aménagement, de renouvellement et de modernisation de l'infrastructure de son réseau, ceci dans le strict respect de son plan décennal visé aux articles 18 et 19;

-des investissements en matériel roulant à affecter en tout ou en partie au trafic intérieur des voyageurs (article 31).
Le cas échéant, elle adapte en conséquence le programme annuel visé à l'article 20.

De telles actions sont décidées de commun accord entre l'Etat (représenté par le Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions) et la SNCB et, le cas échéant, donnent lieu à un avenant au présent contrat de gestion.

*
* *

XI. Matières d'intérêt économique stratégique.

Article 70. Les commandes de matériel roulant ferroviaire destiné au transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire sont considérés comme une matière d'intérêt économique stratégique.

La passation des marchés y afférents, dont le montant estimé est supérieur à un milliard, est soumise à l'approbation du Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions.

Article 71. Si l'intervention de l'Etat en cette matière a pour effet d'entraîner des conséquences financières négatives significatives pour l'entreprise, il les compense et lui verse des contributions financières venant en supplément des contributions et compensations financières fixées par le présent contrat de gestion.

XII. Dispositions diverses.

Article 72. La SNCB répond aux demandes de renseignements émanant du Ministère des Communications et de l'Infrastructure, ceci à l'intermédiaire de son Administration du Transport terrestre, dans la mesure où ces demandes ne concernent pas les engagements commerciaux de la SNCB.

Article 73. La SNCB transmet, pour information confidentielle, au Ministre ayant les Chemins de fer dans ses attributions et à l'Administration du transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure les documents, en français et en néerlandais, de son Conseil d'Administration.

Article 74. La SNCB donne libre accès à son domaine aux fonctionnaires et agents du service "Transport par rail" de l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure afin qu'ils puissent y

exercer des contrôles de sécurité et s'assurer de la bonne exécution des investissements relatifs aux missions de service public.

* * *

XIII. Suivi et exécution du contrat de gestion.

Article 75. Avant le 31 mars de chaque année, la SNCB présentera à l'Etat (représenté par l'administration du transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure) l'ensemble des données permettant d'apprécier, pour l'exercice écoulé, la réalisation effective des dispositions la concernant fixées dans le présent contrat de gestion.

Article 76. Si, au terme d'un exercice, la SNCB n'atteint pas l'un des objectifs précisés dans le présent contrat de gestion, elle en examinera les raisons et définira les mesures propres à y remédier qu'elle portera à la connaissance de l'Etat (représenté par l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure). Le cas échéant, par avenant au contrat de gestion, des pénalités pourront être imposées à l'Entreprise.

XIV. Clauses de sauvegarde.

Article 77. Dans l'hypothèse où l'un des comptes distincts des deux premières missions de service public présente un excédent, il est affecté prioritairement à l'autre mission de service public à concurrence de son équilibre. Le solde éventuel est affecté à la restructuration financière de l'Entreprise au sein de l'article 9 de la directive 91/440.

Article 78. Dans la mesure où l'Etat n'a pu satisfaire à ses obligations contractuelles en matière financière provoquant de ce fait un préjudice financier pour la SNCB, celle-ci pourra négocier avec lui un avenant au contrat de gestion prévoyant une compensation de ce préjudice.

Article 79. Si des événements, notamment de force majeure, ou des décisions de portée générale imprévues intervenaient et rendaient certaines clauses du présent contrat de gestion inapplicables ou interdisaient d'atteindre les objectifs prévus, l'Etat et la SNCB se concerteraient pour en examiner les raisons et définir les mesures à prendre pour y remédier. Les cas échéant, le résultat de cette concertation est entériné dans un avenant au présent contrat de gestion.

* * *

XV. Disposition transitoire.

Article 80. Toutes les clauses du présent contrat ayant une quelconque relation avec les aspects financiers, et en particulier avec les contributions financières versées par l'Etat à la SNCB et avec le budget de l'Etat, ne prennent effet qu'à partir du 1er janvier 1993.

Les questions de cet ordre afférentes à l'exercice 1992 sont réglées comme par le passé, selon les mêmes modalités et dans les limites inscrites au budget de 1992 du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

Toutefois, le calcul des frais généraux majorant le coût de chaque investissement financé à l'intermédiaire du budget du Ministère des Communications et de l'Infrastructure, visé à l'article 24, est d'application pour toutes les décisions prises à partir du 1er janvier 1992.

Au nom de l'Etat Belge :
Le Ministre des Communications et des Entreprises publiques,
G. COEME.

Au nom de la SNCB :
Le Président du Conseil d'Administration,
M. DAMAR.

L'Administrateur délégué,
E. SCHOUPE.

Communiqué

L'AFCC remercie tous ceux de nos membres qui lui ont commandé un "pin's" représentant la première locomotive électrique de la SNCB suite à l'annonce parue dans Trans-fer 84. Certaines commandes n'ont pas encore pu être honorées, par suite de rupture de stock. Que chacun se rassure : l'AFCC va se réapprovisionner et honorera toutes les commandes sous peu.

Dans notre livraison précédente (N°84), nous avons donné un large écho à divers aspects du plan d'entreprise de la SNCB actuellement en discussion au Conseil d'administration de la Société pour la période 1993 - 1996. Nous avons ainsi mis notre lecteur au courant des orientations que la SNCB compte prendre dans le domaine du transport des voyageurs (nouveau plan IC-IR, nouveau matériel à voyageurs...). Nous terminons dans ce numéro l'étude sur ce plan d'entreprise, en abordant cette fois les projets de la SNCB en matière de transport des marchandises et d'infrastructure générale.

Le transport de marchandises

Le contrat de gestion détermine les missions de service public qui sont assignées à la SNCB pour lesquelles l'Etat accorde des compensations financières. Le transport de marchandises n'est pas concerné dans lesdites missions de service public et, par définition, il doit donc être en équilibre financier, voire bénéficiaire.

Selon les données comptables disponibles, le transport de marchandises est déficitaire. Pour 1992, la perte évaluée pour le trafic par trains complets est de 484 millions de F.; pour le trafic diffus cette perte est estimée à 2.120 millions de F. Ces indications basées sur des coûts moyens, démontrent que c'est surtout dans le secteur du trafic diffus que des mesures doivent être prises si l'on désire réduire progressivement le déficit structurel, celui-ci devant être progressivement ramené à l'équilibre ou, mieux, être transformé en bénéfice.

La comptabilité de gestion, qui fait encore défaut aujourd'hui mais qui est en voie de préparation, devra permettre d'imputer correctement les coûts par secteur d'activité; elle devra également conduire à une appréciation correcte des résultats d'exploitation. Dans l'état actuel des choses, ceux-ci sont imprécis et l'évaluation correcte des divers segments s'en ressent nécessairement.

Etant donné que le transport des marchandises est constitué de divers produits ayant des caractéristiques propres, de même qu'un bilan financier particulier, il convient d'appliquer aux divers segments du service des marchandises des stratégies spécifiques qui doivent permettre de conduire à un résultat globalement optimal.

Le transport de marchandises par wagons complets (Le transport de colis n'a pas été intégré au présent document. Il fera l'objet d'une rubrique spéciale "ABX") peut être subdivisé de la manière suivante :

- le transport par trains complets, parmi lesquels figurent notamment les trains programmés;

- le transport combiné : celui-ci constitue un produit spécifique;
- le transport diffus qui trouve son origine sur les raccordements, dans les cours à marchandises et dans les ports.

*
* *
*

1. Le transport par trains complets.

Ce produit constitue un élément essentiel dans l'évaluation des prestations totales de la SNCB :

- 55 % des tonnages totaux transportés;
- 51 % des tonnes-km prestées.

La part du chiffre d'affaires de ce segment se situe à un niveau moins élevé : 39 %.

Le train complet est et reste un produit très bien adapté à la technique ferroviaire. En conséquence, la politique de la SNCB sera de consolider sa position sur ce marché -où sa part actuelle est déjà élevée- et d'augmenter sa part de marché dans les autres segments.

Le léger déficit enregistré dans le secteur des trains complets devra cependant être éliminé.

L'entreprise, en l'occurrence la SNCB, détermine toutefois que son objectif est d'augmenter la rentabilité de ce produit et, dès lors elle se propose de prendre les mesures suivantes:

* La mise au point de méthodes de programmation des trains, ce qui implique que les transports réguliers qui permettent une utilisation optimale des moyens mis en oeuvre seront favorisés en ce compris à l'intermédiaire des cotations remises à la clientèle. Les écarts par rapport au programme qui seront signalés tardivement, de même que les trains non programmés, conduiront à la facturation des différentiels de coûts.

* Le prix facturé par train tiendra compte de l'utilisation qui sera faite des moyens de traction et de l'itinéraire le plus approprié.

* Dans le cas où le matériel utilisé est du matériel SNCB, géré par les propres services de l'entreprise, le prix déterminé pour la transport ne sera pas seulement fonction de la distance ou du tonnage transporté mais également du nombre total de wagon mis en oeuvre. Ceci signifie que la rotation du matériel et les mesures que prendront tant les réceptionnaires que les expéditeurs deviendront des éléments déterminants lors de l'établissement du prix.

* La détermination des durées de chargement et de déchargement sera fonction des caractéristiques du matériel mis en oeuvre (wagons à déchargement automatique, citernes, ...).

* Les installations, tant celles du départ qu'à l'arrivée, devront répondre aux caractéristiques des trains mis en ligne. Afin de favoriser le développement d'installations performantes la SNCB se dotera éventuellement des organes nécessaires à une politique active en s'inspirant de modèles ayant été éprouvés sur d'autres réseaux.

* Toute intervention supplémentaire ou spéciale liée à un transport sera directement ou indirectement portée en compte.

* Les trains qui ne répondent pas à un pourcentage minimum de charge, ou qui ne paieront pas pour ledit minimum, seront refusés. Ce pourcentage fera l'objet d'un bilan qui sera établi sur base des éléments locaux et des disponibilités techniques.

*
* *

2. Le transport combiné.

Il est évident que ce type de transport a connu un développement important au cours de la dernière décennie. Tout porte à croire qu'à l'avenir, il en sera encore de même et que cette tendance se confirmera pour le transport de conteneurs et pour la technique rail-route.

En dépit des déclarations politiques, tant nationales qu'internationales, et de la forte croissance enregistrée dans le secteur, il n'empêche que les marges bénéficiaires dégagées sont trop peu importantes. Compte tenu de l'évolution probable du transport à moyen terme et de la position géographique de la Belgique, la SNCB est d'avis qu'elle doit rester présente dans ledit secteur. Ceci implique toutefois le respect de certaines conditions, à savoir :

- que la SNCB se concentre sur les terminaux disposant d'un trafic suffisant et qui permettent de former ou de recevoir des trains directs de ou vers des destinations de préférence étrangères. A défaut, elle mettra en place des mécanismes d'exploitation permettant de diriger les envois vers certains noeuds au départ desquels des trains directs long courrier pourront être constitué (Le schéma retenu est celui appliqué pour "CORTAX" ou pour Hagondange). Pour les trains directs circulant sur des distances de 750 km, la norme retenue sera celle du départ le jour A, le soir, et à l'arrivée le jour B, le matin. Pour des distances situées entre 750 et 1500 km la norme sera celle du départ le jour A, au soir, et l'arrivée jour C, dans la matinée;

- que, dans le chef de la SNCB, la rentabilité du transport combiné devra être améliorée via une optimalisation de l'organisation.

La Société fera dès lors porter ses efforts par priorité :

* sur la vente de trains complets de point à point, commercialisés forfaitairement auprès de chaque opérateur ou chargeur qui pourra répondre aux conditions et qui s'engagera au respect de celles-ci;

* sur des trains d'axes, développés dans le cadre d'un schéma d'exploitation préétabli, gérés par un ou plusieurs opérateurs.

La prolifération des terminaux pour le transport combiné sera freinée. Dans ce contexte une collaboration active ne pourra être attendue de la part de la Société que dans les cas où les initiatives, privées ou publiques, pourront se prévaloir de potentiels de trafic suffisant pour réaliser une exploitation par des trains directs.

A cet égard, la règle de base sera que l'offre sera, en principe, limitée à des trafics de terminal à terminal :

* sur le développement, direct ou à l'intermédiaire de partenaires, d'offres de transport pour les prestations terminales qui peuvent constituer des appoints financièrement intéressants;

* sur la vente, en collaboration avec les partenaires internationaux, de capacités :

- vente de train(s)

- vente de parties de train(s)

- vente, dans le cadre des schémas d'exploitations retenus, à l'UTI (Unité de Transport Intermodale) moyennant un minimum annuel garanti de recettes, l'offre étant basée sur un seuil minimum de remplissage de la capacité des trains offerts dans le schéma;

* sur la nécessité de renforcement, dans son propre intérêt, de ses propres filiales qui devront se développer dans le nouveau contexte.

* Les opérations terminales, la collecte et la distribution finales seront réalisés par route car le chemin de fer n'est pas à même de rencontrer correctement les besoins, tant du point de vue des délais que des coûts.

* En matière d'exploitation des terminaux, la SNCB respectera les principes du document CA 826 et annexes approuvés par le Conseil (voir annexe). De cette manière, les investissements pourront être limités, l'efficience et la compétitivité accrues.

* La SNCB, par une politique dynamique de surveillance des marchés, veillera à se prémunir contre des glissements intempestifs entre trafics combiné et conventionnel.

* Elle prendra les dispositions lui permettant de faire face au développement des activités du trafic combiné qui se si-

tuera principalement dans les ports de Zeebrugge (Flanders Container Terminal dans l'avant-port) et à Anvers (dans le nouveau terminal au nord de l'écluse de Zandvliet). La Société veillera notamment à ce que les premières installations soient accessibles par fer. Elle prendra également toutes les mesures utiles pour être directement impliquée dans la gestion desdits terminaux. Cette politique doit lui permettre de s'intégrer directement dans les processus décisionnels des entreprises qui génèrent le trafic.

* En ce qui concerne le trafic combiné de et vers la Grande Bretagne via le tunnel sous la Manche, il est prévu de le concentrer en gare de Muizen où, en collaboration avec la S.A. Ferry-Boats, un "terminal sec" (c'est-à-dire non directement en relation avec les opérations maritimes), sera installé et exploité.

* Compte tenu qu'en matière de trafic rail-route les difficultés se situeront dans les zones d'Anvers et de Zeebrugge, des extensions des terminaux seront réalisées, notamment à Schijnpoort et chez Interferry. A terme, si des augmentations de trafic le nécessitent, les terrains réservés au nord de la gare de triage d'Anvers Nord, à proximité du faisceau B, seront aménagés. A Zeebrugge, la concentration et le développement se situeront du côté de la gare de formation.

*
* *
*

3. Le trafic diffus.

Le trafic diffus requiert beaucoup de travail et de personnel. Il demande aussi la mise en oeuvre de moyens importants (infrastructure, wagons,...) qui conduisent à des dépenses et des entretiens considérables. En cas de sous-emploi, il est évident que le seuil de rentabilité ne peut être atteint.

Le trafic conventionnel diffus se situe de la manière suivante dans le secteur des marchandises :

- 35 % des tonnages transportés;
- 37 % des tonnes /km prestées;
- mais 52 % du chiffre d'affaires.

Le déficit comptable du secteur doit être éliminé par des actions de deux types :

- des interventions dans le plan de transport, de manière à maîtriser les coûts et de les réduire;
- des augmentations substantielles de la qualité du service et la surveillance constante de celle-ci de manière à améliorer la fiabilité et la vitesse de livraison.

De manière concrète, l'effort se portera à divers niveaux: la réduction du nombre de points desservis, la massification du trafic, la réduction des opérations intermédiaires (triaux), l'imputation correcte des charges d'investissement, d'infrastructure et d'utilisation du matériel roulant, simplification de l'organisation avec, corollairement, une réduction sensible des charges de personnel et une imputation stricte des frais à chaque utilisateur (frais de transport, frais de chômage,...).

Tout contrôle strict des coûts devra, par ailleurs, s'accompagner d'une amélioration du service : offre du wagon approprié, information correcte de la clientèle, fiabilité de l'exécution, mise à disposition d'infrastructures adaptées aux besoins spécifiques de la clientèle locale.

3.1. Cours à marchandises - Raccordements - Centres multifonctionnels et voies de quais dans les ports.

Les cours à marchandises.

Compte tenu des impératifs d'équilibre dans le secteur des marchandises, seules les cours présentant un bilan positif pourront être conservées.

Après évaluation, en mai 1993, du résultat de l'actualisation de l'étude des cours à marchandises, décidée et réalisée fin mai 1992, l'enquête devra porter sur la viabilité économique des cours qui subsistent.

Dans ce cas -dans une première phase- il conviendra d'examiner les installations dont le trafic est inférieur à 5 wagons commerciaux par jour (le trafic de service qui est variable, occasionnel et lié à l'organisation de certains chantiers ou fonction de l'organisation ne sera pas pris en compte).

Par contre, les coûts réels de desserte seront retenus. A cet égard, la desserte d'une installation située à proximité d'une gare de triage sera nettement moins onéreuse que celle d'une cour sise beaucoup plus loin de la même gare de triage.

Parallèlement, il sera procédé à une analyse du type des transports réalisés : des trafics non industriels et à courtes distances ont peu d'avenir et sont appelés à disparaître à court ou moyen termes.

Les raccordements.

En ce qui concerne les raccordements, la Société est convaincue qu'il convient de promouvoir une politique active de développement. A l'instar de ce qui est réalisé dans d'autres réseaux, il est nécessaire d'examiner dans quelle mesure la SNCB pourrait intervenir de manière active dans l'établissement et le financement de raccordements.

En tout état de cause, lesdits raccordements existants seront conservés s'ils sont économiquement justifiés ou si les

propriétaires prennent en charge tous les coûts résultant de leur maintien ou de leur desserte.

Les centres multifonctionnels.

Par analogie à des réalisations se situant dans des pays voisins, la SNCB envisage la création rapide d'un nombre limité de centres multifonctionnels (C.M.). Ces centres seront réalisés à des endroits choisis tant du point de vue économique (activités économiques et industrielles, stockage, distribution,...) que du point de vue géographique (situation par rapport aux autres modes de transport, complémentarité,...). Les premières réalisations pourront d'ailleurs servir de test en vue d'un développement ultérieur de cette forme d'exploitation. L'équipement devra être fonction des besoins du marché local ou régional. La réalisation et l'exploitation peuvent être envisagées en collaboration avec des entreprises indigènes de manière à intégrer lesdits centres multifonctionnels dans le tissu socio-économique et en leur garantissant une base aussi large que possible, tant pour ce qui est de l'utilisation que des investissements nécessaires.

Les voies de quai dans les ports.

Il appert que la desserte des voies de quai dans les ports constitue une opération onéreuse et les critères qui président à l'évaluation des cours à marchandises et des raccordements doivent s'appliquer avec la même rigueur si l'on veut éviter des distorsions ou des dérapages graves en matière de coûts. Il est donc impératif que les études qui ont, jusqu'ici, été limitées aux seules cours et aux embranchements particuliers soient étendues de manière à évaluer correctement les efforts consentis dans les installations portuaires, génératrices de trafics importants.

A défaut d'une rentabilité suffisante, des solutions alternatives pourront être développées, allant de l'abandon pur et simple à la gestion conjointe en passant par toutes formes de collaboration.

3.2. L'infrastructure de transport : les gares de triage - le nouveau plan de transport.

La réduction prévisible du nombre de cours à marchandises (jusqu'à +/- 25) et des raccordements induira vraisemblablement une diminution du nombre de points à desservir et donc, relativement, moins de triages dans les gares de triage et dans les gares nodales. Ceci constitue une invitation à réorganiser fondamentalement l'ensemble du système régissant le transport de marchandises. Il devra en résulter une réduction du nombre de gares de triage.

Dans cette optique, la SNCB s'orientera vers une étude ayant pour but de ramener le nombre de gares de triage à

quatre. En ce moment, la limitation des activités des gares de triage de St-Ghislain et de Hasselt est déjà à l'étude. Dans quelle mesure la suppression complète de ces unités en tant que gares de triage sera possible, doit être étudiée de même que les conditions qui doivent être rencontrées pour obtenir ce résultat (adaptation des installations d'autres gares,...). En même temps que les gares de triage, il conviendra d'étudier les gares nodales (pour la desserte zonale) ainsi que la nouvelle organisation et les conditions permettant l'établissement d'un nouveau plan de transport lié à des critères précis de vitesse et de fiabilité.

Dans un premier temps, il sera tenté de baser la nouvelle organisation sur 4 gares de triage : Anvers-Nord, Merelbeke, Kinkempois et Monceau.

Les fonctions résiduelles et spéciales, qui devront être confiées à d'autres gares, seront déterminées à la lumière des organisations mises en place, tant au niveau national qu'international, et à l'évolution desdites organisations.

* * *

4. Les objets commerciaux.

Au point de vue commercial, les objectifs de B-Cargo se présentent comme suit :

- acquérir par priorité du trafic international à longue distance;
- augmenter des parts de marché dans des segments tels que la chimie, plus particulièrement dans le transport de marchandises dangereuses, dans l'alimentation animale et humaine, dans les produits blancs,...;
- dans le cadre d'une valorisation du trafic diffus, l'accent sera mis sur les trains du type EURAIL-CARGO (voir carte en annexe) qui constituent des produits haut de gamme, à délais garantis, réunissant, en principe, des grands centres économiques européens. Ces trains sont constitués de wagons du trafic diffus. Ils sont formés en Belgique par concentration du trafic sur une gare nodale et sont acheminés ensuite, en trains complets, vers leurs destinations à l'étranger.

La SNCB marque un intérêt particulier à ce type de produit qui correspond parfaitement à la demande de la clientèle. Pour ces trains de qualité, le coût de la concentration (au départ) ou de la distribution (à l'arrivée) a été intégré dans la tarification.

* * *

5. Le parc de matériel.

L'outil principal en trafic marchandises est le wagon mais il est impératif de disposer aussi du matériel de traction adéquat. A cet égard, il faut disposer d'un nombre suffisant de locomotives dont les caractéristiques techniques permettent de répondre correctement aux charges des trains, aux particularités de la ligne, aux vitesses, aux critères de souplesse et de fiabilité. Il est également indispensable que la continuité du service et de la desserte des installations de la clientèle puissent être assurées en toute circonstance.

Mais la nouvelle base de B-Cargo se fonde sur une gestion complète du parc des wagons.

B-Cargo prendra en charge la gestion du parc des wagons, tant SNCB que particuliers, en se basant avec précision sur les besoins (séparation du parc commercial et de celui de service). Ces besoins exprimés conditionneront les caractéristiques de maintenance et d'utilisation. Par la même occasion, B-Cargo établira le prix de revient de chaque type de wagons. Cette gestion implique évidemment le contrôle ou la surveillance de tous les éléments provoquant l'immobilisation du matériel roulant.

De ce fait, B-Cargo établira un indicateur des normes d'immobilisation comptables avec "le travail" de chaque type de wagon, lui permettant ainsi, en dernier ressort, de diriger l'entretien et la réparation des wagons vers les centres d'activité les mieux appropriés.

5.1. Les wagons.

Les coûts imputables aux wagons constituent un élément important du coût total du transport (25 à 35 %).

Les possibilités de concurrence du fer, d'une part, et la rentabilité intrinsèque des transports par chemins de fer, d'autre part, sont influencées de manière fondamentale par cet élément. En conséquence, dans ce domaine aussi, des mesures importantes devront également être prises. Elles s'intègrent dans la gestion, à savoir :

- le nombre de wagons;
- l'acquisition desdits wagons;
- l'entretien et la maintenance;
- l'utilisation.

5.2. Le nombre de wagons.

Le parc actuel de wagons compte quelque 26.000 unités.

La politique suivie consiste à faire en sorte que les wagons soient parfaitement adaptés aux besoins du marché, qui sont en évolution permanente. Cela signifie que l'accent sera mis systématiquement sur l'adaptation des types et du nombre de véhicules, sur une accélération de la rotation et sur la réduction des immobilisations, tant chez les clients que dans les installations du chemin de fer quelles qu'en soient les raisons. Dans le but d'écraser les prix de revient, le nombre total de véhicules sera progressivement, mais rapidement, ramené à quelque 19.000 unités commerciales.

5.3. Acquisition de matériel à marchandises.

Compte tenu de l'impact du prix d'achat et de la durée de l'amortissement, toute acquisition :

- sera mesurée à l'aune internationale et aux conditions optimales qui pourront être obtenues. Ainsi pour pouvoir bénéficier des économies d'échelle, la SNCB tentera de regrouper ses achats avec les réseaux voisins. dans un premier temps, le Bénélux pourrait constituer un terrain d'essai;
- sera concentrée sur les types de véhicules -étude d'un wagon multifonction- dont les taux d'utilisation sont satisfaisants et pour lesquels le rendement le sera également; ceci impliquera notamment qu'il sera fait appel à des centres de profit (Business units) pour gérer les matériels spécialisés. Ces unités de gestion pourront être nationales ou internationales, en fonction des besoins qui s'exprimeront chez la clientèle ou chez les partenaires;
- fera l'objet d'un examen permettant de déterminer la formule la plus intéressante telle que leasing, sale and rent back, location, achat avec contrat d'entretien,...

5.4. Entretien du matériel à marchandises.

Selon les renseignements comptables disponibles actuellement, les charges d'entretien et d'amortissement représentent quelque 25 à 30 % des coûts de matériel roulant.

Dans les conditions actuelles de maintenance, il apparaît que le coût de celle-ci est particulièrement élevé en raison notamment :

- de la répartition géographique peu rationnelle des unités susceptibles d'intervenir;
- de la durée d'immobilisation réelle trop importante et de l'impossibilité de disposer des véhicules pour répondre aux besoins commerciaux;

- de la charge financière des stocks de pièces de rechange et de l'organisation déficiente pour les approvisionnements;
- de l'inexistence d'une comptabilité de gestion permettant d'identifier toutes les sortes de coûts.

Il est, en conséquence, fondamental de mettre en place les organes qui permettent de rencontrer les hypothèses énoncées. Cela signifie qu'en matière d'entretien :

- il est indispensable de traiter avec des centres de profit de manière à pouvoir apprécier le niveau global des prestations;
- il est nécessaire de spécialiser et d'équiper de manière optimale tout centre d'intervention.

En ce qui concerne plus particulièrement les petites réparations, l'organisation devra être adaptée pour que les centres de réparation rapide (CRR) puissent travailler plus rapidement et de manière plus efficiente, notamment par une plus grande décentralisation des activités, l'organisation de brigades volantes d'intervention, ... en vue de réduire l'immobilisation ou le retrait des véhicules du circuit commercial tout en garantissant au client la mise à disposition d'un véhicule répondant à tous les critères de qualité, tant en matière de sécurité qu'en matière commerciale.

5.5. L'utilisation du parc marchandises.

Le matériel de transport n'est rentable qu'à la condition d'être utilisé pour assurer des transports commerciaux. Il est donc primordial de stimuler l'usage des véhicules en trafic commercial et de réduire au maximum leur immobilisation.

Pour ce faire, les mesures suivantes doivent être envisagées :

* fixation du temps de chargement et de déchargement, variables en fonction du type de véhicule et des installations terminales;

* établissement de tarifs de chômage, variables en fonction du type de wagon : - autodéchargeur,

- porte-conteneur;

- wagons à essieux ou à bogies, ...;

* intensification des utilisations par la construction de pools de matériels spécialisés et par la mise en place de suivis logistiques.

(En cas d'utilisation de wagons commerciaux par les services de la SNCB, lesdits services seront assimilés à des clients tant pour la tarification des envois que pour la mise en compte des frais de chômage ou pour l'attribution des véhicules demandés);

* acquisition éventuelle par les services de la SNCB de wagons de service, qui seront immatriculés comme tels et pris en compte dans la comptabilité desdits services. Lorsque ces véhicules sont acheminés par des trains commerciaux, les règles commerciales sont de stricte application.

5.6. Particularités des parcs wagons.

* Le parc polyvalent de la Société sera, comme aujourd'hui, géré et réparti par les Services de la SNCB, étant entendu que la répartition et l'attribution des véhicules se fera en fonction de la rentabilité déterminée par les chefs de produits.

* Les wagons spécialisés seront, de préférence, mis en pool tel que c'est déjà souvent le cas actuellement. La gestion desdits pool devra être améliorée. Ceci implique la mise en place d'instruments permettant d'assurer le suivi des véhicules, leur répartition, l'analyse permanente des résultats d'exploitation et l'adaptation permanente du parc aux besoins.

* La gestion des wagons spécialisés sera confiée à des centres de profit (Business Unit). Ceux-ci pourront être purement SNCB, privés ou en partenariat avec des entreprises du groupe SNCB, voire avec d'autres réseaux.

* Pour répondre aux besoins ainsi exprimés, les nouvelles structures devront prévoir les mesures cadres : accords internes, accords avec d'autres entreprises ou d'autres réseaux, ...

*
* *
*

6. Les transports exceptionnels et spéciaux.

Pour ce type de prestations, un prix de revient spécifique sera établi directement ou par analogie. En tout état de cause, le prix de transport devra couvrir très largement le prix de revient complet.

*
* *
*

7. L'échange de données électroniques.

Les travaux effectués dans le cadre de la mise au point de la lettre de voiture électronique (DOCIMEL) seront poursuivis. Dans ce cadre ou dans un cadre plus étroit, répondant à des

demandes nationales insistantes de clients importants, des tests seront entrepris dès le premier semestre de 1993.

*
* *
*

8. Facturation.

La facturation telle que conçue actuellement constitue un facteur important de litiges avec la clientèle. Il est, dès lors, prévu d'améliorer rapidement et fondamentalement la procédure existante. Les gares devront, à cet égard, recevoir les moyens en personnel et en matériel pour répondre aux besoins. Il sera, par ailleurs, pris appui sur les réalisations engrangées dans le domaine de la mise au point de la lettre de voiture électronique.

*
* *
*

9. Economies.

9.1. Economies réalisables en raison de la réduction du nombre de trains/km.

Sur base des cours à marchandises et des centres multifonctionnels retenus par les départements Transport et B-Cargo, une carte du réseau a été établie. (Les raccordements et voies réservées ne sont pas mentionnés. Au 1/6/1992 leur nombre s'élevait à 390. D'ici à 1996 aucune réduction sensible n'est prévue).

Se basant sur quatre gares de triage -Anvers-Nord, Merelbeke, Kinkempois et Monceau- une nouvelle organisation a été envisagée. Celle-ci prévoit les quatre gares précitées et trois gares à statut spécial, à savoir :

- **Montzen** : pour la concentration des trafics de et vers l'Allemagne et au delà. Cette gare procédera à la fusion ou à la défusion de lots de wagons ainsi qu'à la desserte de sa zone;
- **Schaerbeek** : pour les correspondances internationales en trafics diffus et combiné et pour la desserte de sa zone;
- **Stockem** : pour la concentration des flux de trafics du Luxembourg, de la France, de la Suisse et de l'Italie par voie de triage, de fusion ou de défusion de lots et pour la desserte de sa zone.

Cette nouvelle organisation doit permettre une économie de 25 % des trains/km par rapport à la situation actuelle, ce qui correspond à environ 2.132.000 trains/km par an ou

1.279.200.000 BEF sur base du prix moyen de 600 BEF par train/km du transport diffus en 1991 (doc. P. 40.233).

Ces 600 F comprennent les frais directs :

- de conduite : 21 %
- d'énergie : 6 %
- d'entretien des engins de traction (12 %) et du matériel remorqué (13 %);
- d'amortissement des engins de traction (4 %) et de celui du matériel remorqué (8 %);
- du personnel du mouvement dans les gares et les dispatchings nécessaires à la circulation des trains (5 %);
- des triages en cours de route et terminaux (locomotive de manoeuvre + personnel nécessaire 31 % - ici se situe e. a. le personnel qui sera libéré dans les gares de triage et gares à statut spécial non retenues).

Le coût par train/km se situera, après réorganisation complète du plan de transport, à un niveau fondamentalement différent ce qui implique que toute projection vers l'avenir est aujourd'hui hasardeuse.

En effet, l'évolution des autres paramètres constitutifs du prix de revient devront s'apprécier en fonction de la mise en place de la nouvelle comptabilité de gestion. L'influence de cet instrument de mesures précis peut difficilement être évaluée.

Selon de prudentes évaluations, il apparaît cependant que le plan de transport adapté devra permettre de réaliser des économies récurrentes qui doivent concourir à la couverture complète des coûts.

9.2. Economies dans le secteur des wagons.

Comme déjà évoqué antérieurement, la volonté d'adapter le parc de véhicules aux besoins en évolution du marché devra conduire à ramener le nombre actuel de wagons à quelque 19.000 unités.

Les quelque 7.000 wagons retirés du service seront ceux atteints par l'obsolescence commerciale ou technique. Il a été considéré dans la présente évaluation que l'économie réalisée se limite au coût de l'entretien.

Selon les financiers de la Société, le prix moyen journalier actualisé d'un entretien de wagon représente 188 F et le résultat s'établit, dès lors, de la manière suivante : $188 \times 700 \times 365 = 479.340.000$.

9.3. Valorisation de l'utilisation en service du parc commercial.

Sur base de renseignements recueillis lors d'une enquête très pointue du département Transport sur l'utilisation interne et la rétention des wagons commerciaux par les divers services de la Société pendant la période s'étendant de août 1991 à août 1992, il est apparu que les seuls frais de chômage représentent environ 800 millions. Cette recette distraite doit normalement être intégrée aux recettes commerciales. Toutefois, par prudence et sans tenir compte des recettes de transport non perçues et de charges supplémentaires encourues en matière d'entretien, il est proposé de réduire l'économie à quelque 700 millions.

9.4. Economies globales.

En tenant compte des prémisses telles qu'énoncées, en dépit de l'imprécision des instruments de mesure disponibles, les économies globales peuvent être évaluées à :

- 1.279.200.000 BEF pour les trains/km;
 - 479.340.000 BEF pour les wagons;
 - 700.000.000 BEF de manque à gagner,
- soit au total 2.458.540.000 BEF.

*
* *
*

10. Evaluation du chiffre d'affaires.

Dans l'état actuel de la conjoncture générale et de son évolution probable, il est sans doute hasardeux de s'aventurer dans une évaluation du chiffre d'affaires à l'échéance de 1996. Cet exercice est cependant indispensable mais il convient d'en fixer le cadre et les limites.

Pour cette évaluation, il a été tenu compte des paramètres suivants :

* trains complets :

- trafic intérieur : statu quo en tonnages, + 1,5 % de recettes;
- trafic international : + 1,5 % sur la masse des recettes

* trafic diffus :

+ 2 % par an en tonnages, + 2 % par an en recettes.

* trafic combiné :

+ 5 % par an en tonnages, + 5 % par an en recettes.

A l'échéance de 1996, le chiffre d'affaire imputable aux seules prestations de transport s'établirait à environ 15,2 milliards de francs. Il convient d'y ajouter les prestations et recettes annexes notamment les recettes RIV.

Il faut tenir compte du fait que les recettes résultant du trafic de transit devraient s'inscrire dans un mouvement positif.

*
* *
*

L'Infrastructure.

1. L'entretien et le renouvellement de l'Infrastructure.

1.1. Les travaux de voie.

1.1.1. Généralités.

Au 1er novembre 1992, le réseau comportait 3.466 km de lignes exploitées dont 2/3 environ en traction électrique. On y compte plus de 16.000 appareils de voie de tous types.

Le département Infrastructure assure la maintenance de ce patrimoine. On y distingue les travaux d'entretien (surveillance et petites interventions), les travaux de renouvellement (substitution des éléments constitutifs et d'assainissement de l'assise) et les travaux d'extension du réseau (STAR 21).

La SNCB exécutera en régie pour des raisons de sécurité du trafic les prestations d'entretien en voies principales, celles-ci étant généralement maintenues en exploitation pendant ces activités. Cet entretien représente 5,5 Mio d'heures par année.

La politique de mécanisation de ces activités menée depuis 40 ans, pour des raisons économiques, ergonomiques et qualitatives, sera poursuivie.

Cette politique a permis de réduire de plus de 50 % le nombre d'heures prestées pendant cette même période.

La SNCB exécutera partiellement en Régie, partiellement par appel à des interventions d'entrepreneurs privés, les travaux de renouvellement et d'extension du réseau. Le recours au

privé dépendra de la nature du travail (type d'engins à utiliser) et de la disponibilité en personnel Régie pour des prestations ponctuelles de pointe.

La proportion d'activité ferroviaire exécutée par l'entreprise privée dans le cadre du renouvellement des voies peut s'illustrer par le tableau ci-après :

	Heures	Homme/an	Entreprises	Homme/an	R/E
	<u>Régie Mio</u>	<u>Régie</u>	<u>Mio</u>	<u>Entreprise</u>	
1970	2,421	1363	132,9 Mio	644	2,1
1975	2,051	1241	127,3 Mio	239	5,2
1980	3,804	2423	330,4 Mio	441	5,5
1985	1,673	1234	61,4 Mio	50	24,7
1990	0,918	585	44,3 Mio	27	21,7
1991	1,077	686	143,6 Mio	83	8,3

1.1.2. Politique générale

(a) Travaux en voies principales.

Les travaux en voies principales nécessitent un niveau élevé de formation et de spécialisation professionnelles ainsi que le respect de normes strictes en matière de sécurité. Ils seront, en principe, réalisés en régie. Toutefois, en cas d'urgence et lorsque les moyens propres ne sont pas disponibles, la SNCB fera appel à des entreprises privées.

Celles-ci sont en principe sollicitées pour les travaux à exécuter aux abords des voies principales (élagage, talus, fossés, passage à niveau,...).

Ces travaux feront l'objet d'une mécanisation de plus en plus poussée en vue :

- d'améliorer les conditions de travail, (suppression dans toute la mesure du possible des bourreuses manuelles et des manutentions non mécaniques);
- d'augmenter le rendement des chantiers;
- d'améliorer la qualité de la voie;
- de diminuer la périodicité des interventions d'entretien et par conséquent les perturbations dans l'exploitation;
- d'augmenter la durée de vie des éléments constitutifs (meulage des rails, régénération in situ des appareils de voie).

A cet effet, l'acquisition d'équipements complémentaires est programmée, notamment :

- des portiques de manutention de traverses sur les trains de renouvellement;
- un stabilisateur dynamique;
- des engins multifonctions destinés aux arrondissements;
- des équipements de contrôle mobiles plus performants avec aide de décision par ordinateurs;
- des petits engins électromécaniques;
- une troisième cribleuse;
- un quatrième train Robel et allongement des trois trains en service destinés au transport de longs rails;
- le troisième train de renouvellement et les engins satellites possédant les caractéristiques d'entretien des lignes TGV.

(b) Travaux en voies accessoires.

Le département de l'Infrastructure a pour objectif de donner aux voies accessoires les caractéristiques de composition propres à les rendre peu coûteuses en terme d'entretien c.à.d. de manière à permettre le traitement mécanique.

Pour atteindre cet objectif, il est indispensable de procéder à l'anoblissement des voies accessoires les plus parcourues (voies portuaires, voies de réception des faisceaux de triage, etc...) en particulier par un ballastage correct (pour pouvoir les bourrer mécaniquement), par un travelage renforcé (traverses en béton) et la pose de rails rénovés de profil adéquat. Pour réaliser ce programme, appel devra être fait à l'entreprise privée.

Il en sera de même pour l'entretien des autres voies accessoires non anoblies.

Dans ce but, les arrondissements concernés conclueront avec une entreprise régionale un contrat d'interventions programmées sur base d'un contrat-cadre annuel éventuellement renouvelable.

1.1.3. Renouvellement et modernisation des voies.

(a) Les axes principaux seront progressivement équipés de traverses en béton et de rails et appareils de voie UIC 60. Là où cela s'avère nécessaire, l'épaisseur de la couche de ballast sera augmentée, le drainage et l'assainissement du sous-sol seront améliorés.

De 1993 à 1996, le programme annuel normal de maintien de capacité des voies principales porte sur le renouvellement des rails sur 150 km de voies, de 250.000 traverses, de km de voies à cribler et d'environ 100 appareils de voie.

A ce programme s'ajoutent les activités d'extension de capacité (STAR 21) et celles liées au TGV.

Une politique visant à substituer au ballast fin sous les appareils de voies, du ballast normal mieux "bourrable" sera mise en oeuvre. Ces appareils seront intégrés dans les long rails et des essais seront effectués pour les poser sur supports en béton.

Sur les autres axes et les voies accessoires, le programme d'entretien sera poursuivi, en particulier dans la zone de la gare d'Anvers, là où le retard dans la maintenance est plus préoccupant.

A cette occasion, l'accent sera mis sur la suppression au maximum de points singuliers (joints, appareils, etc...) de manière à faciliter les opérations ultérieures d'entretien et d'en réduire le coût.

c) En ce qui concerne l'organisation de la maintenance, la SNCB envisage de développer une politique fondée sur la spécialisation des interventions, notamment par la constitution de brigades mobiles spécialisées dans la maintenance des appareils de voie et par l'utilisation de poseurs de voie formés à d'autres techniques (par exemple, les soudures).

Une évaluation de ce programme sera effectuée fin 1994 de manière à conforter la SNCB dans les options prises, à savoir conserver la mainmise sur l'entretien mécanisé et sur la partie noble des travaux de renouvellement à exécuter en Régie.

Auparavant, seul l'avant et l'après trains de chantier étaient confiés, là où nécessaire à l'entreprise privée. A l'avenir, cette intervention Tiers devrait se limiter au maximum à un volume de travail de quelque 100 hommes-années, soit l'équivalent normal du personnel d'appoint des deux grands chantiers de renouvellement travaillant sur tout le réseau.

Par ailleurs, les engins de génie civil nécessaires continueront à être mis en oeuvre par les entrepreneurs privés (travaux de voirie aux P.N. et manutention de traverses en gares satellites des chantiers).

1.1.4. Amélioration des conditions de travail sur chantier.

Au cours de la période 1993-1996, un effort tout particulier sera déployé en vue d'améliorer les conditions de travail :

A cet effet, les mesures suivantes seront appliquées :

- la mise en oeuvre du premier train de séjour en modules type "pavillons" destiné à accompagner le train d'assainissement et

des premières loges sur pneumatiques conformes aux actuelles prescriptions du RGPT;

- l'intensification de l'utilisation de camions spécialisés équipés de bras de levage;

- la réduction drastique de l'utilisation des bourreuses manuelles en particulier pour la maintenance des appareils de voie par le biais d'un reballastage systématique de manière à y permettre l'utilisation de grosses bourreuses.

1.2 Les ouvrages d'art.

La SNCB a la gestion de plus de 4.800 ouvrages d'art. Un choix de priorités doit être fait lorsqu'on envisage un programme de modernisation.

En ce qui concerne la rénovation et le renouvellement des ouvrages d'art, la priorité sera donnée aux remplacements des tabliers qui font actuellement obstacle à l'exploitation d'une ligne en trafic marchandises D4 à 120 km/h, par suite des réductions de vitesse imposées dues à la non homogénéité de la superstructure, ou à l'insuffisance de capacité portante.

Dans ce domaine, la SNCB se propose d'adopter la mise en oeuvre de tabliers préfléchis en béton armé avec pose de la voie sur ballast lorsque cette solution est techniquement réalisable.

Ce choix est favorable non seulement pour l'environnement, mais aussi du point de vue de l'entretien ultérieur de la voie. De plus, il permet la pose de tabliers en Régie (opération TIM) avec participation des ateliers du département M.

Pour les grands tabliers métalliques existants, où la voie est posée sur pièces de bois, la SNCB vise systématiquement à réaliser une pose élastique (ex. Pont de Visé sur la Meuse).

Dans l'hypothèse où la mise en oeuvre du tablier métallique s'imposerait, la préférence ira également à la pose de la voie sur ballast pour des raisons de moindre coût d'entretien.

Tunnels.

La SNCB gère 92 tunnels ferroviaires, d'une longueur totale de plus de 38 km.

La SNCB tend à porter le débouché des tunnels au gabarit W 400 (combiné rail-route).

Ces gabarits sont réalisés par relèvement de voûte, par abaissement du radier ou par pose directe.

Il s'agit d'un programme ambitieux et coûteux devant s'étaler sur plusieurs décennies.

La régularité des trains souffre énormément lors de l'exécution de ces travaux.

Le plan décennal prévoit le dégagement au gabarit W 400 sur les axes principaux marchandises :

- l'axe ATHUS-MEUSE comporte à lui seul 11 tunnels (4,2 km) qui seront adaptés d'ici 1998.
- des travaux sont programmés également au tunnel de LEERNES sur la ligne 130 A Erquelinnes-Charleroi.

1.3 Les bâtiments.

1.3.1. Les gares.

La SNCB est confrontée au problème de maintien des bâtiments de gare vétustes de conception surannée et ne répondant manifestement plus aux souhaits de la clientèle. En outre, le vandalisme conduit la SNCB, en particulier lorsque la présence de personnel de service n'est pas permanente, à prévoir des équipements pouvant résister le mieux possible aux actes de malveillance.

Pour de grandes gares de catégorie A, la SNCB cherchera par le biais du partenariat privé, les moyens financiers lui permettant de réaliser ses objectifs.

Pour les gares de moyenne importance (catégories B et C), en fonction des besoins du service et eu égard au volume de la clientèle potentielle, elle veillera à moderniser les bâtiments existants ou, si cette option est trop onéreuse au vu de la vétusté de la construction existante, procédera à la construction de bâtiments nouveaux plus fonctionnels.

Pour les gares où la présence de personnel de service n'est plus envisagée, la SNCB démolira le bâtiment lorsque le coût de la maintenance de celui-ci est prohibitif ou lorsqu'il s'avérera impossible de trouver une autre affectation dans le cadre de gestion du patrimoine immobilier.

1.3.2. Equipement des PANG conservés.

Par suite de la suppression de "Points d'Arrêt Non Gardés", la SNCB escompte une concentration de sa clientèle vers des points de ralliement dont le maintien est prévu. Elle entreprendra en priorité absolue le renforcement de la capacité d'accueil de ces points de ralliement, notamment par la mise en place d'abris confortables pour la clientèle assujettie.

1.3.3. Autres bâtiments.

La SNCB regroupe son personnel dans des bâtiments de service fonctionnels situés dans des gares bien desservies et à proximité des centres d'activité de celui-ci.

Tout bâtiment devenu inutile pour le service doit être soit démoli soit vendu, cette dernière option étant fonction de l'état du bâtiment, de son éventuelle accessibilité au départ de la voirie publique et de son éloignement des voies en service. Le maintien ne devant pas nuire à la visibilité des conducteurs.

1.4. Les passages à niveau.

La SNCB renonce à une politique de suppression systématique de tous les passages à niveau du réseau au vu de l'impact financier d'un tel programme sur son budget d'investissement.

Elle procédera de sa propre initiative à la suppression des passages à niveau lorsque le coût de la suppression reste dans des limites raisonnables ou lorsque, au vu de l'importance du trafic ferroviaire et des conditions de sécurité de celui-ci, cette suppression s'avère indispensable ou souhaitable (> 160 km/h). Ceci peut être éventuellement le cas lors du relèvement subséquent de la vitesse de la ligne ou dans le cadre d'une rectification du tracé de la ligne favorable à l'exploitation ferroviaire.

Il va cependant de soi que la SNCB reste prête à négocier avec les autorités de tutelle des voiries concernées, des conditions financières de partage des coûts en vue de procéder aux suppressions proposées dans le cadre d'un bilan coûts-avantages positif pour elle.

De plus divers systèmes pour améliorer la tenue des revêtements de voiries des passages à niveau (manipulation plus aisée lors du passage des trains de renouvellement) sont à l'étude en vue d'obtenir une diminution des coûts.

1.5. Les installations de signalisation.

La SNCB poursuivra son programme de concentration des postes de signalisation. Il s'agit là de l'investissement le plus productif du réseau.

Un plan a été élaboré regroupant en phase finale, en 51 centres la plupart des 500 postes de signalisation qui interviennent aujourd'hui dans l'écoulement du trafic. Dans la période 1992-1996 les concentrations projetées permettront d'atteindre 174 centres de concentration. En l'an 2000, ce nombre sera abaissé à 109.

En sus de substantielles économies en personnel de desserte (environ 600 agents en 10 ans), cette modernisation dotera la SNCB d'outils plus performants et permettra une réduction considérable des coûts de maintenance.

Les solutions technologiques modernes tel que les EBP et les PLP, de par leur nature compacte, permettront de réduire le volume des locaux et bien évidemment le nombre de bâtiments.

Pour ce qui concerne la sécurité des circulations proprement dites, les équipements du type TBL 263 feront progressivement l'objet d'extensions et d'applications. Ils renforceront en outre les dispositifs visant à augmenter le débit des lignes saturées.

1.6 Les caténaires.

La politique nouvelle de la SNCB en matière de caténaires repose sur la triade suivante :

1. application de nouvelles technologies lors du montage de la caténaire;
2. modernisation de l'alimentation de traction;
3. amélioration des techniques d'entretien et utilisation rationnelle de personnel.

1.6.1. Application de nouvelles technologies lors du montage.

Les technologies modernes : matériaux synthétiques pour les isolateurs, utilisation d'autres alliages ou formes pour les fils de contact (le fil arrondi permet le contrôle automatique de l'usure), modes de pose des poteaux, etc... seront explorées en vue d'améliorer la fiabilité et diminuer le coût des électrifications et de leur maintenance. En particulier, l'accent sera mis :

1.6.1.1. pour le 3 kV, en vue de l'augmentation de la vitesse à 200 km/h, sur l'adaptation du compound CC et le développement du système caténaire simple "R3" et, en vue du relèvement de la voie, sur la caténaire de hauteur réduite (système "R1");

1.6.1.2. pour le 25 kV sur l'élaboration d'un système de montage caténaire classique visant la réduction du coût de la maintenance.

1.6.2. Modernisation de l'alimentation.

En ce qui concerne les installations de traction, la SNCB:

1.6.2.1. développera la gestion de la puissance quart-horaire qui permettra en 2ème étape l'écrêtage automatique des pointes dans la consommation d'énergie;

1.6.2.2. regroupera les répartiteurs E.S.;

1.6.2.3. réduira les coûts des unités d'alimentation par miniaturisation de l'appareillage (matériel plus compact);

1.6.2.4. améliorera la fiabilité et l'hygiène de l'équipement des sous-stations par l'utilisation de diodes plus adaptées et de disjoncteurs ultra et hyper rapides sans asbeste.

1.6.3. Amélioration des techniques d'entretien et utilisation rationnelle du personnel.

La réduction des coûts d'entretien des caténaires sera obtenue par l'emploi de matériaux moins coûteux à l'entretien (éléments en aluminium par exemple). La SNCB optera pour :

1.6.3.1. La révision des zones d'activité des centres caténaires après création des CLI;

1.6.3.2. L'informatisation de la gestion de l'entretien (personnel et matériel) et l'utilisation optimale du cadre technique en maintenance des installations (projet GMAO). Un premier test sera fait dans le domaine EPM;

1.6.3.3. Un regroupement plus technique du personnel par un regroupement des tâches similaires à confier à une seule personne en vue de soulager les électromécaniciens qui pourront ainsi se consacrer aux tâches les plus techniques.

1.7. La réduction du coût de l'énergie électrique de traction, d'éclairage et de force motrice.

Les dépenses mensuelles d'achat d'électricité en traction sont en grande partie déterminés par la puissance maximale quart-horaire appelée du mois. Pour l'énergie de traction, une réduction de 10 % de la puissance maximale quart-horaire du mois permettrait d'abaisser le prix moyen d'achat du kW/h d'environ 6 %, ce qui, toutes autres choses restant égales par ailleurs, conduirait à une diminution des dépenses de l'ordre de 180 millions BEF par an.

Un groupe multidisciplinaire constitué au sein de la SNCB, examine les différentes possibilités permettant de réduire le coût de l'énergie utilisée hors des besoins de traction.

Afin d'écrêter la consommation d'électricité de traction, les mesures suivantes sont envisagées au cours de périodes de pointe du trafic :

- pour les trains de marchandises, utilisation plus importante de la traction diesel et report en dehors de ces périodes, de la circulation des convois lourds assurés en traction électrique;

- installation d'un système de gestion centralisée permettant d'enregistrer en temps réel la puissance électrique appelée sur le réseau.

Au cours des périodes de pointe, la SNCB envisage également d'injecter de l'énergie électrique autoproduite ou stockée dans des batteries de grande capacité.

En ce qui concerne l'éclairage et la force motrice, les initiatives suivantes seront développées :

- dimensionnement des installations et du matériel en tenant compte du bilan global du coût de l'énergie à long terme (consommation globale) par analogie avec ce qui est d'application pour les installations d'éclairage ordinaire;

- utilisation des technologies modernes en vue de diminuer la charge d'entretien et de maintenance (par exemple batteries fermées).

1.8. Les télécommunications.

Le réseau comprend actuellement en majorité des câbles vétustes ou de capacité insuffisante. Les équipements de transmission sont obsolètes et mal adaptés à l'environnement numérique moderne. En outre, le plan informatique de la Société et de plus en plus de services exigent un grand nombre de canaux et de liaisons.. Par ailleurs, une grande commercialisation de notre réseau pourrait être envisagée compte tenu de la dérégulation des transmissions de données à valeur ajoutée. Les événements justifient par ailleurs une modernisation profonde du réseau de transmission.

Pour ce qui concerne les 157 commutateurs téléphoniques de toutes tailles et de tous âges, une concentration poussée sera programmée, caractérisée par les facilités, les services supplémentaires et la maintenance fortement simplifiée. Le personnel d'entretien continuera à intervenir dans les dépannages de premier échelon, les autres réparations seront confiées au constructeur compte tenu de la complexité des organes et des outils nécessaires à mettre en oeuvre.

Enfin, la téléphonie opérationnelle intégrée à la téléphonie conventionnelle permet de satisfaire la majorité de besoins se présentant dans une zone de signalisation et bénéficiant des commutateurs déjà en place. Le système radio sol-train sera généralisé aussi vite que possible.

1.9. Les centres logistiques Infrastructure.

La création du premier CLI (Centre logistique des services Infrastructure) regroupant le centre caténaires, le garage des draisines, les brigades d'entretien, les hommes de métier,... à Ronet a été décidée. Elle doit, en principe, servir de base à l'installation d'autres centres analogues là où il existe une concentration suffisante dans chaque centre ferroviaire important : Anvers, Courtrai, Hasselt, Liège, Charleroi, Mons, Gand, Bruges.

Le but poursuivi est l'utilisation la plus rationnelle possible des hommes, des installations et des moyens liés aux activités de maintenance locale.

L'inventaire des divers petits ateliers dispersés sur le réseau et des activités de chacun de ces petits centres montre que de nombreuses tâches logistiques et diverses fonctions de gestion pourraient être regroupées utilement au sein d'un CLI équipé des moyens fonctionnels, sociaux et de communication rapide.

En principe un CLI serait créé là où il existe une possibilité de concentration suffisante d'activités.

*
* *
*

2. Les Ateliers.

2.1. Schaerbeek - Etterbeek.

L'objectif poursuivi est la concentration des activités des ateliers situés dans le district Centre en un nombre réduit de sièges de travail, notamment dans le Centre de Production Infrastructure de Schaerbeek (CPI).

Le bâtiment social sera achevé en 1994. Cette concentration doit être menée à bonne fin pour 1997.

a. Dès 1993, le centre d'entretien des engins lourds de Forest sera transféré à Schaerbeek.

b. Pour Etterbeek, le transfert des activités sera réalisé progressivement d'ici 1997. Il ne s'agira que des activités exigeant un know-how ferroviaire :

- équipements des postes de contrôle des gares et dispatchings;
- télécommandes de signalisation et d'alimentation de traction;
- installations de téléphonie.

Les activités ne relevant pas de ces catégories seront progressivement transférées au secteur privé (abris vélos, entretien des tracteurs de gares, des machines de bureau, etc...).

Par contre, sera confiée à Etterbeek (puis transférée à Schaerbeek CPI) une partie des travaux de réparation des équipements radio sol-trains, à la décharge du laboratoire E.S. surchargé.

Le chantier de régénération des rails sera opérationnel en 1993, ce qui permettra d'augmenter la qualité du produit et

d'améliorer la récupération d'environ 15 % des rails usagés. Cette technique permet de quasiment doubler la durée d'utilisation de plus de la moitié des rails retirés des voies principales pour cause d'usure du bourrelet ou de défauts localisés aux abouts.

La nouvelle chaîne de soudage et de parachèvement de longs rails pour le TGV sera opérationnelle en 1995.

2.2. Bascoup.

Les activités de Bascoup seront orientées vers la production ou la régénération des éléments essentiellement ferroviaires (hors rails) à grande valeur ajoutée (production d'aiguilles, d'appareils de dilatation, de joints isolés collés, et régénération de coeurs de croisement).

Cela permettra l'utilisation avec un rendement optimal des installations de l'atelier.

La modernisation de l'atelier portant sur l'extension en surface et sur le renforcement des moyens de manutention de l'aire de montage, allant de pair avec celle des moyens de transport par rail et des dispositifs de déchargement et de dépose sur chantier, doivent rendre possible la pose d'appareils de voie complets prémontés en atelier sans intervention conséquente du personnel local.

En fonction de l'évolution de la demande et au vu des capacités de production, il n'est pas exclu que la SNCB puisse se lancer dans un partenariat avec d'autres ateliers, qu'ils fassent partie intégrante d'autres réseaux, ou encore appartenant au secteur privé de manière à augmenter la rentabilité de certains créneaux de l'appareil de production.

2.3. Roulers - Wondelgem.

L'atelier de Roulers dont la vocation est la fabrication d'éléments en béton est en pleine rationalisation des activités. En première instance, l'effort porte sur une amélioration de la productivité de l'ordre de 25 % à l'horizon 1994. Pour ce qui concerne le chantier de Wondelgem, loué actuellement au secteur privé, une décision sera prise d'ici fin 1993.

*
* *
*

3. La valorisation du Patrimoine.

La SNCB vise l'optimisation de la gestion de son patrimoine immobilier en menant une politique dynamique articulée sur les 3 pôles suivants :

- la SNCB dispose d'un réseau important de lignes mises hors exploitation. Elle s'efforcera de chercher des nouvelles for-

mules de valorisation en renonçant à toute aliénation de ces infrastructures;

- la vente d'autres biens immobiliers dans la mesure où le produit de cette vente apparaît comme rémunérateur vis-à-vis des conditions actuelles et prévisibles du marché immobilier;
- la location à court ou moyen terme des terrains rendus disponibles par la modification de l'exploitation ferroviaire.

*
* *
*

4. Réduction de l'impact sur l'environnement.

Bien qu'il soit généralement admis que le transport par fer est le mode de transport qui, par comparaison, est celui qui entraîne le moins de nuisances pour le milieu, il n'en resta pas moins vrai qu'une politique active de protection de l'environnement devra être menée dans les prochaines années en vue de minimaliser les effets néfastes. Lors des réalisations nouvelles (TGV, STAR 21,...) et des extensions de capacités, de tels objectifs doivent faire partie intégrante de l'étude d'implantation.

Une attention particulière sera consacrée :

- à la minimalisation de la surface des emprises nécessaires et tentatives d'association avec les implantations de transports déjà existantes;
- à l'adoption des réalisations de protection du milieu contre le bruit et les vibrations;
- à la conservation du biotope et de la flore de l'environnement concerné. Après quelques saisons de floraison, l'ensemble doit à nouveau apparaître comme le milieu naturel antérieur.

Pour les voies existantes, il est impératif de limiter les nuisances acoustiques et vibratoires au niveau actuel et si possible les réduire sensiblement (meulage des surfaces de roulement, longs rails soudés, soudure des appareils de voie, ...). Une campagne visant à mettre au point, de commun accord avec les autorités de tutelle, des plans d'aménagement du territoire réalistes, des normes de nuisances acceptables et une politique de plantation des talus et l'entretien de celui-ci, y compris la mise au point de procédés de désherbage admis par les instances concernées par la protection de la nature tout en étant compatibles avec l'exploitation du réseau.

Une étude approfondie doit être entreprise, en pleine concertation avec les autorités chargées de la gestion de l'environnement, concernant le traitement des déchets de criblage et l'aspiration des poussières provenant de l'usure des blocs de frein et des rails.



Echos du GTF asbl

L'encodage informatique des cotisations 1993 est maintenant terminé, et, selon le montant versé vous êtes désormais dans une des trois catégories suivantes :

* membre "A" (carte de membre verte) : le service de Trans-Fer "abonnement" vous est acquis de même que les avantages habituels en cas de participation à nos activités.

* membre "B" (carte de membre verte) : outre le service de Trans-Fer et les avantages de notre Association, vous êtes abonné à l'agenda trimestriel "Febelrail". Nous venons de vous expédier le n°51 (1er trimestre 1993). La parution du n°52 est prévue au courant du mois de mai.

* membre "P" (golden card) : outre le service de Trans-Fer et nos avantages habituels, nous vous offrons l'abonnement à l'agenda "Febelrail".

Enfin, ceux de nos membres qui avaient versé un supplément de 100F à leur cotisation avec la mention "EXPRESS" ont reçu, par lettre et quelque trois semaines avant la publication de ce numéro de Trans-Fer, la circulaire du voyage annoncé dans ce numéro. Il en sera de même pour les autres voyages en Belgique que nous organiserons cette année.

Nous expédierons les cartes de membre d'ici la fin du mois d'avril ou le début du mois de mai.

Si vous constatiez une anomalie dans notre service, n'hésitez pas à nous écrire à :

GTF asbl - Secrétariat Cotisations
Boîte Postale 191
B-4000 Liège 1 (Belgique)

Les Associations

Le Musée du transport Urbain bruxellois, avenue de Tervuren 364b (dépôt de Woluwé) à 1150 Bruxelles est ouvert du 3 avril au 3 octobre 1993, les samedis, dimanches et jours fériés de 13h30 à 19h. Soixante anciens véhicules de 1869 à nos jours y sont exposés. Les jours d'ouverture, nous roulons avec des tramways datant du début du siècle sur la ligne touristique de Woluwé à Tervuren à travers la forêt de Soignes. A partir du 25 avril, nous exploiterons aussi la ligne Woluwé - Cinquantenaire avec de vieux trams bidirectionnels. Notre Association propose aussi, d'avril à septembre, chaque dimanche, une balade historique et insolite sur les lignes du centre de la Capitale jusqu'au pied de l'atomium. Départ du Musée à 10h00, retour vers 13h00. Renseignements : 02/515.31.08.

Trans-Fer est une publication périodique du GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1 (Belgique). Il est envoyé gratuitement à tous les membres du GTF asbl.

Sauf mention contraire, les articles contenus dans ce numéro peuvent être reproduits librement, à condition de citer la source et d'envoyer un exemplaire de la publication à notre Association. Néanmoins, les articles que nous empruntons à d'autres publications restent la propriété de celles-ci et leur reproduction reste soumise à leur autorisation préalable. Le GTF asbl en général et l'éditeur responsable en particulier ne sont pas solidaires des opinions exprimées par les auteurs des articles contenus dans Trans-Fer. Ces derniers n'engagent donc qu'eux-mêmes. L'éditeur responsable n'assume aucune responsabilité quant à l'exécution des prestations et services proposés dans Trans-Fer et par le GTF asbl.

Le GTF asbl a une activité variée : voyages en Belgique et à l'étranger, éditions ferroviaires, distribution d'articles divers, réunions tous les deuxièmes mardis du mois (sauf juillet et août) au mess du personnel de la gare de Liège-Guillemins. Notre catalogue et toute autre information vous sont volontiers transmis : écrivez-nous à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1 en joignant un timbre pour lettre.

La cotisation de nos membres est très modique : en 1993, 210FB pour les membres belges, 320 FB pour les membres étrangers. Demandez-nous un bulletin d'affiliation : vous recevrez régulièrement Trans-Fer et bénéficierez de tous les avantages réservés exclusivement à nos membres.

Service financier de notre Association

Le GTF asbl est entièrement géré par des membres bénévoles. Il dispose de plusieurs comptes financiers et adresses pour répartir son administration sur ceux de ses membres qui en ont accepté la charge. Veuillez donc bien utiliser le n° de compte et/ou l'adresse toujours indiquée à côté des services que nous vous proposons. Nous vous en remercions.

PAIEMENTS EN PROVENANCE DE L'ETRANGER

Par dérogation à ce qui précède, tout paiement en provenance de l'étranger doit nous parvenir selon un des modes suivants :

=> paiement à notre compte courant postal :

BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège.

=> envoi d'un Eurochèque garanti (à l'exclusion de tout autre type de chèque) à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

=> commande par lettre à notre adresse (BP 191, B-4000 Liège 1) en indiquant suite à votre commande la formule "Paiement par carte de crédit VISA ou EUROCARD", suivie du n° de votre carte, de sa date d'expiration et de votre signature.

=> envoi d'un mandat postal international à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

Nous ne pouvons accepter d'autre mode de paiement.

Changements d'adresse

Envoyez-nous un avis de changement d'adresse normalisé disponible dans tous les bureaux de poste. Indiquez-y votre n° de membre (figurant sur l'étiquette-adresse de Trans-Fer).

EDITIONS



a.s.b.l.

GROUPEMENT BELGE

**POUR LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE**

B.P. 191

B-4000 LIEGE 1

GROUPEMENT BELGE POUR
LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE
BP 191 - B-4000 LIEGE 1.

150^e anniversaire du rail Carolorégien.

Samedi 15 mai 1993 : TRAIN VAPEUR

La SNCB compte organiser diverses manifestations dans la région de Charleroi à l'occasion de ce jubilé, au cours du week-end des 15 et 16 mai 1993 : le programme détaillé n'est pas encore connu. En temps utile, nous conseillons de prendre contact avec la gare de Charleroi-Sud. Un aperçu a cependant été publié dans Trans-Fer N° 84 (Février 93) page 62. A retenir tout particulièrement des visites d'installations de gare (dont Monceau formation) et des parcours-navettes en autorail et en train vapeur du CFV3V.

A cette occasion, nous vous proposons de renouer avec la "vapeur" en vous rendant à Charleroi le Samedi 15 mai 1993 en train vapeur remorqué par la HL 29013 au départ de Bruxelles-Nord. Le trajet sera organisé de telle sorte que les voyageurs puissent "profiter" de cette traction aujourd'hui bien désuète sur le réseau SNCB : 4 ou 5 arrêts-photos sont prévus en des endroits choisis.

Le départ est fixé à 08h00 à Bruxelles-Nord avec parcours des lignes 162 par Groenendael-Ottignies-Gembloux et 144 par Mazy, ensuite 130 par Châtelineau et arrivée à Charleroi-Sud vers 11h30.

Le Diner est libre.

L'après-midi permettra à chacun de visiter au mieux de ses intérêts.

Le retour a lieu par trains réguliers au choix, à l'heure qui vous convient et par l'itinéraire que vous préférez.

Le prix est tout à fait attractif.

- Parcours en train spécial vapeur de Bruxelles-Nord à Charleroi-Sud : 170 BEF.

- Parcours d'approche de toute gare belge à Bruxelles et retour de Charleroi-Sud à toute gare belge : 130 BEF.

Inscriptions.

Le plus tôt possible et au plus tard le 05 mai 1993 en renvoyant le bulletin de participation ci-joint.

La confirmation d'inscription parviendra à chaque participant quelques jours avant le voyage. Elle sera accompagnée du programme des manifestations.

Ce voyage, de même que les diverses manifestations de Charleroi intéressera tout aussi bien l'amateur ferroviaire que le voyageur "Grand public".

Information à nos membres. Inscription à nos voyages.

Dorénavant, il est possible en cas d'urgence d'envoyer un bulletin d'inscription à l'un de nos voyages sur le télécopieur de G.T.F., Secrétariat 2 (Mr. J. LATERRE) au 071/51.66.03 jusque 21h30.

Pour celui qui ne possède pas un fax et qui devrait contacter notre animateur d'urgence, nous rappelons que "La Poste" met à disposition ses "Bureaufax" où il est possible d'émettre des télécopies.

Nous espérons que vous apprécierez cette nouvelle possibilité. Toutefois celle-ci ne doit pas conduire à retarder votre inscription; en effet toutes les inscriptions tardives rendent l'organisation plus malaisée et plus incertaine.

date	n°
cases réservées aux indications de service. Ne pas remplir	
BULLETIN DE PARTICIPATION Voyage Vapeur Charleroi 15/05/93	
Bulletin à renvoyer avant le 05/05/93 à l'adresse suivante : GTF asbl c/o Monsieur Jean LATERRE (Fax : 071/51.66.03) rue de Marchienne, 68, B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL	

***Je soussigné.....** (nom et prénom)
Rue N°..... N° bte....
N° postal..... Localité.....
Membre GTF n°..... (éventuellement) Tél...../.....

***inscris au voyage du 15 mai 1993**
(inscrivez le nombre dans les cases)

	Participant(s) à 170 BEF	.....
	Parcours d'approche SNCB 2e cl. de toute gare belge à Bruxelles et retour de Charleroi à toute gare belge à 130 BEF	.....
TOTAL		.....

***J'effectue simultanément le paiement :**

	par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl
	en vous donnant ordre de débiter mon compte par ma carte VISA belge ou étrangère [n° de 20 chiffres ci-dessous]
	n° _____ EXP _____
	par virement au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, BP 191, 4000 LIEGE 1 (évitez ce mode de paiement SVP).
	(de l'étranger uniquement) par versement au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1.

***Je déclare avoir pris connaissance des conditions de participation et y adhérer entièrement.**

(date et signature)

Conditions de participation à nos voyages

- 1.- La participation effective à un voyage est conditionnée par la réception d'une confirmation écrite d'inscription, accompagnée des titres de transport ; celle-ci est adressée au participant quelques jours avant la date du voyage.
 - 2.- Le GTF asbl peut refuser toute demande d'inscription sans devoir en préciser le(s) motif(s).
 - 3.- Le GTF asbl se réserve le droit d'annuler une activité moyennant le remboursement des montants déjà versés. Aucune indemnité complémentaire n'est cependant due du fait de l'annulation de celle-ci par le GTF asbl.
 - 4.- Si un participant annule sa participation alors qu'il est régulièrement inscrit, un remboursement éventuel, partiel ou total, est conditionné par la date de la demande d'inscription, les circonstances, le nombre d'inscrits...
 - 5.- Le GTF asbl ne peut être tenu pour responsable de circonstances dues à la force majeure ou d'incidents qui ne relèvent pas de sa compétence.
 - 6.- Chaque participant s'engage à respecter le climat de convivialité et de détente, et la bonne tenue de règle dans nos activités.
 7. **Recommandations générales :**
 - * la sécurité de tous nos participants est notre souci primordial. A cet effet, chacun se conformera avec bonne grâce aux indications du personnel de la SNCB (ou de l'entreprise de transport) et des délégués du GTF asbl.
 - * les enfants sont admis à certains voyages : ils doivent néanmoins être accompagnés de leur parents ou d'un adulte responsable qui veillera tout particulièrement à leur sécurité.
 - * il est interdit de traverser les voies ferrées principales en dehors des passages prévus et de circuler en des endroits non autorisés du domaine de la SNCB ou de l'entreprise de transport.
 - * il est dangereux et interdit d'ouvrir les portières en marche et de descendre à contre-voie. En cas de doute, il convient d'attendre les instructions.
 - * la descente du train en des endroits dépourvus de quai n'est jamais obligatoire : elle se fait sous la responsabilité de celui qui exécute cette manoeuvre : ce dernier veillera à sa propre sécurité et prendra toutes précautions utiles.
 - * lors des arrêts, et quel que soit l'endroit, chacun est responsable de sa sécurité. La plus grande vigilance s'impose : ne pas se placer en des endroits dangereux : évitons glissades, pertes d'équilibre, chutes...
 - * en cas d'ouverture des fenêtres, il convient de prendre garde, sur certaines lignes à exploitation simplifiée, aux branchages ou broussailles susceptibles de fouetter les parois des voitures. Dans ce cas, chaque participant prend la responsabilité de ses actes.
 - * le respect de l'horaire ferroviaire est impératif. Les retardataires ne sont pas attendus ; nous ne contrôlons pas les présences après chaque arrêt.
 - 8.- Aux photographes : faites preuve de fair-play, ne vous placez pas dans le champ des autres photographes, afin que chacun puisse prendre le meilleur cliché.
- Le GTF asbl vous remercie de votre confiance et de votre sérieux.

**GROUPEMENT BELGE POUR
LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE, asbl.
BP 191 - B-4000 LIEGE 1.**

**De Gand à Bruxelles
par les Ardennes Flamandes
et le Borinage**

Samedi 8 mai 1993

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer à notre excursion du 8 mai prochain, première de la saison : il s'agit d'une nouvelle version d'un périple que nous n'avions pu organiser en automne dernier.

Nous fixons rendez-vous aux participants à 8h50 en gare de Gand-St-Pierre (à l'arrivée du train E 530 Eupen 6.01, Verviers 6.25, Liège 6.46, Bruxelles-Midi 7.59).

Nous parcourrons d'abord la ligne 86 De Pinte - Audenarde, en cours de mise à double voie, mais qui compte encore quelques signaux mécaniques. Nous poursuivrons ensuite jusqu'à Renaix, actuel terminus des services voyageurs de cette ligne. Nous poursuivrons alors jusqu'à Frasnes-lez-Anvaing, sur une section réservée au trafic des marchandises. Puis nous découvrirons le tronçon Frasnes - Leuze aujourd'hui hors service. Il s'agira sans doute de la dernière circulation sur cette section, promise au démontage dans les prochains mois.

A Leuze, la ligne 94 nous permettra de rejoindre Tournai où aura lieu le repas de midi.

Après-midi, nous parcourrons d'abord la section subsistante de la ligne 88A Tournai - Rumes, jusqu'à Allain. Nous parcourrons ensuite la ligne 78 jusqu'à St-Ghislain : à Antoing, nous pourrions voir le site du futur raccordement à la ligne TGV. A Basècles-Carières, nous rebrousserons pour parcourir le "moignon" de la ligne 86 subsistant jusqu'à Basècles. Arrivés ensuite à St-Ghislain, nous rebrousserons vers Quiévrain (ligne 97). Cette véritable ligne-image du chemin de fer d'il y a cinquante ans est à simple voie et en cours d'électrification. Nous terminerons la journée par un "crochet" à Quévy, gare frontière bi-courant avec la SNCF, où nous irons assister au passage d'un international sur la section de séparation des deux tensions, avant de remonter à Bruxelles-Midi, terminus de l'excursion. L'arrivée y est prévue vers 20h05.

Nous pensons que la variété des lignes parcourues et les sites choisis seront de nature à intéresser de nombreux membres. De nombreux arrêts-photos émailleront bien entendu la journée !

Pour le matériel, nous mettrons en ligne une rame tractée, avec sans doute, une surprise technique de taille ! Mais... motus !

Les prix

Ils comprennent le long parcours en train spécial de Gand-St-Pierre à Bruxelles-Midi, les frais d'organisation et la TVA.

- * adulte membre GTF asbl en règle de cotisation pour 1993, épouse, enfant ou ascendant vivant sous le même toit : 1000BEF
- * adulte non membre : 1100 BEF
- * enfant moins de 14 ans : 500 BEF
- * enfant moins de 6 ans : gratuit

Repas de midi

Nous vous proposons aussi, sans obligation bien sûr, de participer à un repas de midi collectif que nous organisons à Tournai, dans un restaurant de qualité. Sur réservation de votre part sur bulletin de participation joint, nous vous offrons, pour 500 BEF, un repas complet comprenant entrée, plat principal et dessert, TVA et service compris, boissons en sus.

Parcours d'approche

Nous vous proposons de laisser votre voiture au garage et de rejoindre le point de départ de notre excursion en train régulier SNCB.

1. Nous pouvons vous procurer un billet 2^e classe aller simple Bruxelles - Gand au prix de 120 BEF, si votre point de départ est Bruxelles-Midi (ou une autre gare de la zone de Bruxelles).

2. Si votre point de départ est une autre gare belge, nous pouvons vous fournir un billet aller-retour en 2^e classe de toute gare belge vers Gand et retour de Bruxelles au prix de 240 BEF ; nous vous fournirons volontiers le titre de transport que vous souhaitez sur réservation sur notre bulletin de participation ci-après.

Inscription : il vous suffit de renvoyer le bulletin d'inscription ci-après à l'adresse indiquée, soit par la poste, soit, en cas d'urgence, par FAX (n°071/51 66 03 GTF-Secrétariat 2, M. J. Laterre) ; n'oubliez pas d'effectuer simultanément le paiement. Nous rappelons que si vous ne possédez pas un FAX, vous pouvez vous adresser aux bureaux de poste équipés d'un "bureaufax". Nous espérons que vous apprécierez cette nouvelle possibilité de télécopie : toutefois, cette possibilité ne doit pas vous conduire à retarder votre inscription : les inscriptions tardives rendent l'organisation malaisée et incertaine. Aussi, au delà de la date limite, les droits d'inscription pourraient être majorés.

date rentrée	| n° inscrit
BULLETIN DE PARTICIPATION / voyage Flandres - Borinage 08.05.93	
A renvoyer avant le 30/04/93 à l'adresse suivante : GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre rue de Marchienne 88 - B-8110 MONTIGNY-le-TILLEUL (fax : 071/51 66 03)	

***Je soussigné.....** (nom et prénom)

Rue N°..... N° bte.....

N° postal..... Localité.....

Membre GTF n°..... (éventuellement) Tél...../.....

inscrite au voyage du 08.05.93

(inscrivez le nombre dans les cases)

	adulte(s) membre GTF asbl à 1000 BEF	.....
	adulte non membre GTF asbl à 1100 BEF	.....
	enfant(s) de moins de 14 ans à 500 BEF	.....
	enfant(s) de moins de 6 ans (GRATUIT)	.....
	repas de midi à 500 BEF	.....
	parcours d'approche SNCB Bxl - Gand à 120 BEF	.....
	parcours d'approche AR toute gare belge Gand/Bruxelles à 240 BEF	.....

TOTAL

.....

***J'effectue simultanément le paiement :**

	par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl
	en vous donnant ordre de débiter mon compte par ma carte <u>VISA</u> belge ou étrangère [n° de 20 chiffres ci-dessous]
	n° _____ EXP _____
	par virement au compte 088-0883360-08 de GTF asbl, BP 191, 4000 LIEGE1 (évitez si possible ce mode de paiement SVP).
	(de l'étranger uniquement) par versement au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1.

***Je déclare avoir pris connaissance des conditions de participation au verso et y adhérer entièrement.**

(date et signature)

Conditions de participation à nos voyages

- 1.- La participation effective à un voyage est conditionnée par la réception d'une confirmation écrite d'inscription, accompagnée des titres de transport ; celle-ci est adressée au participant quelques jours avant la date du voyage.
 - 2.- Le GTF asbl peut refuser toute demande d'inscription sans devoir en préciser le(s) motif(s).
 - 3.- Le GTF asbl se réserve le droit d'annuler une activité moyennant le remboursement des montants déjà versés. Aucune indemnité complémentaire n'est cependant due du fait de l'annulation de celle-ci par le GTF asbl.
 - 4.- Si un participant annule sa participation alors qu'il est régulièrement inscrit, un remboursement éventuel, partiel ou total, est conditionné par la date de la demande d'inscription, les circonstances, le nombre d'inscrits...
 - 5.- Le GTF asbl ne peut être tenu pour responsable de circonstances dues à la force majeure ou d'incidents qui ne relèvent pas de sa compétence.
 - 6.- Chaque participant s'engage à respecter le climat de convivialité et de détente, et la bonne tenue de règle dans nos activités.
 7. **Recommandations générales :**
 - * la sécurité de tous nos participants est notre souci primordial. A cet effet, chacun se conformera avec bonne grâce aux indications du personnel de la SNCB (ou de l'entreprise de transport) et des délégués du GTF asbl.
 - * les enfants sont admis à certains voyages : ils doivent néanmoins être accompagnés de leur parents ou d'un adulte responsable qui veillera tout particulièrement à leur sécurité.
 - * il est interdit de traverser les voies ferrées principales en dehors des passages prévus et de circuler en des endroits non autorisés du domaine de la SNCB ou de l'entreprise de transport.
 - * il est dangereux et interdit d'ouvrir les portières en marche et de descendre à contre-voie. En cas de doute, il convient d'attendre les instructions.
 - * la descente du train en des endroits dépourvus de quai n'est jamais obligatoire : elle se fait sous la responsabilité de celui qui exécute cette manoeuvre : ce dernier veillera à sa propre sécurité et prendra toutes précautions utiles.
 - * lors des arrêts, et quel que soit l'endroit, chacun est responsable de sa sécurité. La plus grande vigilance s'impose : ne pas se placer en des endroits dangereux : évitons glissades, pertes d'équilibre, chutes...
 - * en cas d'ouverture des fenêtres, il convient de prendre garde, sur certaines lignes à exploitation simplifiée, aux branchages ou broussailles susceptibles de fouetter les parois des voitures. Dans ce cas, chaque participant prend la responsabilité de ses actes.
 - * le respect de l'horaire ferroviaire est impératif. Les retardataires ne sont pas attendus ; nous ne contrôlons pas les présences après chaque arrêt.
 - 8.- Aux photographes : faites preuve de fair-play, ne vous placez pas dans le champ des autres photographes, afin que chacun puisse prendre le meilleur cliché.
- Le GTF asbl vous remercie de votre confiance et de votre sérieux.