Après l'incendie
Bruxelles se remet sur les rails

Après un temps de perturbation profonde du trafic du fait de l'incendie - le lundi 4 décembre - de la cabine de signalisation de Bruxelles-Nord, la SNCB a tout mis en oeuvre pour proposer de nouveau à ses clients des conditions acceptables de service, dans l'attente d'un retour à la normale, voire à une situation meilleure que précédemment.

Pour rencontrer toutes les exigences - très strictes - de sécurité du trafic, les mouvements ont été réalisés selon des procédures moins rapides que ce que permettent les équipements électriques et électroniques. Des procédures qui ont donc requis un effort de patience de la part de la clientèle et un grand effort du personnel chargé de contrôler le trafic. Pendant ce temps, l'ensemble de l'entreprise, dans tout le pays, s'est mobilisé pour que tous les éléments qui concourent à la production du service courant soient pris en charge malgré les conditions d'exception.

Une semaine après le sinistre, on pouvait proposer un nouveau service de base IC/IR/L complété en heure de pointe par pratiquement la moitié des trains P habituels. L'annonce en a été faite par un dépliant et des affiches spéciales. Et dans quelques semaines, la SNCB sera pratiquement prête à mettre en service un outil provisoire moderne de gestion du trafic, dans l'attente d'une cabine nouvelle qui verra le jour deux ans plus tôt que prévu par les plans d'investissements.

Pourquoi une telle perturbation ?

La gare de Bruxelles-Nord est historiquement un lieu de concentration de nombreuses lignes ferroviaires: la ligne de Gand (créée avant la ligne actuelle directe de Bruxelles-Midi) et celle de Termonde-Lokeren; les deux lignes venues d'Anvers, la ligne de Louvain (également utilisée pour atteindre Liège et le Limbourg) et son antenne pour l'aéroport national, la ligne de Namur-Luxembourg, empruntée aussi par les trafics vers le Grand-Duché, la France, la Suisse, l'Italie. Bruxelles-Nord est aussi - voisine du Centre de Communications Nord - un important lieu de correspondance avec les transports urbains et régionaux.
Sa cabine de signalisation - et la salle à relais qui l'accompagne - avait été construite en même temps qu'elle à l'achèvement de la jonction Nord-Midi, au tout début des années 50.
Au fil du temps, on y a concentré de nombreux équipements et basé des noeuds de télécommunication qui y trouvaient particulièrement leur place. Des équipements de générations successives cohabitaient donc à Bruxelles-Nord.

❒ La cabine et son "annexe"

Pour circuler en toute sécurité, les trains ont besoin de signaux et d'aiguillages. Les uns et les autres sont actionnés depuis les cabines de signalisation. Mais une cabine est en réalité un lieu de commande. Les ordres qui en partent sont concrétisés dans une "annexe", la salle à relais, où ils croisent les informations venues du terrain: occupation des tronçons de ligne, état des signaux, position des aiguillages, toutes informations indispensables pour que les signaleurs puissent faire évoluer le trafic selon les besoins et en toute sécurité - cette dernière provenant de la conjonction des contrôles électriques et mécaniques.
L'incendie accidentel a ravagé les cablages - lignes de télécommunication comprises - à la sortie de la salle à relais ainsi que de part et d'autre du foyer; la gare a été en peu de temps totalement privée de courant électrique, et dans la zone desservie par la cabine, plus aucun aiguillage et plus aucun signal n'étaient utilisables.

❒ La réaction, au jour le jour

Il a donc fallu, pour que des mouvements de trains soient de nouveau possibles dans la gare et dans sa proximité immédiate, recourir à des procédures de secours appliquées régulièrement en cas de travaux mais rarement à une aussi vaste échelle. On l'a fait dans un premier temps sans le secours du réseau téléphonique interne qui était lui aussi hors d'usage.
Les aiguillages ne pouvant plus être actionnés, on a, dès que les pompiers ont pu situer et maîtriser le foyer (ce qui rendait la gare de nouveau accessible), bloqué une soixantaine d'aiguillages et figé des itinéraires sur trois voies dans chaque sens de circulation, ce qui correspond aux possibilités de franchissement de la jonction. Cela impliquait un certain nombre de mesures:
- au début, la limitation des passages dans la jonction à 4 trains par voie dans chaque sens (soit au total 24 par heure au lieu de 80 environ chaque heure aux moments de pointe);
- la limitation simultanée d'un certain nombre de trains dans les gares encadrantes: Bruxelles-Midi, Schaerbeek, Schuman;
- et par conséquent, pour éviter la saturation dans ces trois gares, la suppression pure et simple d'autres trains - notamment des trains P. La saturation menaçait du fait que les trains arrivés devaient repartir en sens inverse, au prix de manoeuvres et de procédures qui prennent plus de temps qu'un simple passage;
- par la suite, grâce à l'adaptation de la signalisation provisoire et des télécommunications, une augmentation progressive du nombre des passages, pour aboutir à des mouvements plus nourris dès le lundi 11.
La lenteur observée dans la circulation des trains à Bruxelles-Nord - et les retards d'horaires qui s'en sont suivis - s'explique par l'exigence de sécurité parfaitement respectée dans l'application des procédures de secours comme il est d'usage lorsque celles-ci remplacent les méthodes plus automatisées.
La SNCB se réjouit d'avoir pu compter sur la solidarité des sociétés de transport régional, particulièrement la STIB, qui a d'emblée fait face à un afflux de clientèle à proximité des gares encadrantes. Cette réaction immédiate a permis aux clients de poursuivre vers le centre de Bruxelles où le rail ne pouvait plus, provisoirement, les déposer.

Accompagner la clientèle

Devant cette perturbation - de loin la plus importante depuis plusieurs dizaines d'années - les cheminots, en particulier ceux de Bruxelles-Nord et du district Centre, se sont mobilisés pour accompagner la clientèle dans ses difficultés et lui proposer le plus vite possible de meilleures conditions de déplacement. Le personnel de la gare s'est particulièrement impliqué pour limiter le plus possible les problèmes rencontrés par les clients.

❒ L'information: primordiale et difficile

Au coeur des difficultés, l'information s'est avérée une mission primordiale. Mais aussi, en même temps, un travail spécialement complexe pour deux raisons:
- dans un premier temps, les moyens techniques (annonceurs, sonorisation, téléphone) étaient tous défaillants;
- dès la remise en route des mouvements de trains, la situation a évolué d'heure en heure.

Sur les six voies où était canalisé le trafic à Bruxelles-Nord, des signaleurs et sous-chefs de gare se sont tenus en permanence à la disposition des voyageurs pour leur indiquer quel train allait faire arrêt, individuellement ou avec des moyens d'amplification sommaires.
Progressivement, la sonorisation a été rétablie dans toute la gare, hall, couloir et quais compris. Les journées du 12 au 15 devaient être mises à profit pour réparer et réactiver le tableau indicateur du grand hall et les annonceurs de quai dans toute la gare. L'information sonore dans les gares encadrantes a été aussi profondément mise à contribution, pour annoncer toutes les modifications au service habituel: changements de voies, suppressions, correspondances, etc.

Le Centre d'information téléphonique (CINTEV), logé en gare du Nord et structuré sur la base de deux numéros nationaux, était privé d'outil. Il a été hébergé provisoirement au siège central de la SNCB, autour d'un numéro de téléphone prévu pour les cas de grande urgence. En même temps qu'étaient tirées quelques lignes vers la gare du Nord, Belgacom s'est efforcé de dévier vers cette nouvelle implantation les numéros habituels: 02/203 36 40 et 02/203 28 80. Pratiquement, le CINTEV a repris le travail quelques heures seulement après l'interruption.

❒ Un service simplifié pour quelques semaines

Pour mieux servir les voyageurs, les spécialistes des horaires ont tracé un horaire de base applicable jusqu'au 1er janvier. La clientèle en a été informée en écoutant la radio dès le dimanche 10 et par un dépliant, distribué à 100.000 exemplaires le lundi matin. Des affiches de départ temporaires ont également été conçues, réalisées et placées en urgence.
Afin de mettre ce service en place, des équipes renforcées ont assuré des entretiens dans les ateliers de tout le réseau belge les samedi 9 et dimanche 10, et des conduc-

teurs ont mis le week-end à fruit pour re-répartir le matériel roulant qui n'avait plus traversé la jonction - et donc tout le pays - comme d'ordinaire.

Une meilleure régulation du trafic

L'objectif, dès le départ, a été bien entendu de revenir à une meilleure régulation du trafic et à une offre plus étendue, avant de remettre en place le service qui était offert jusqu'à la veille de l'incendie.

❒ Les télécommunications réactivées

Divers services ont rétabli des systèmes électroniques que l'incendie avait également détruits ou réduits à l'inactivité.
En quelques jours, le réseau informatique en forme d'étoile autour de Bruxelles a été complètement reprogrammé et rerouté. Les informaticiens ont remis en marche les concentrateurs régionaux afin de rendre à l'organisation des transports de marchandises toutes ses possibilités de suivi et tous ses moyens de programmation.
Dè le lundi 4, Belgacom a installé des lignes de secours, et les responsables, forcés à parcourir toute la gare, ont été dotés de moyens mobiles. Le service de téléphonie de la SNCB lui-même s'occupe de remettre en place des liaisons avec les autres gares et cabines de signalisation, indispensables pour l'écoulement fluide du trafic et la bonne information de la clientèle. Viendront ensuite les autres besoins de la gestion de la gare et l'installation de nouvelles centrales à Bruxelles-Nord et Central.

❒ Une cabine provisoire à commande informatique

La SNCB va avancer de deux ans la construction de la nouvelle cabine informatisée prévue au plan d'investissements dans le cadre de la concentration des postes de signalisation. Cet outil ne pouvant être opérationnel que vers la fin de 1996, on a décidé l'installation d'une cabine de signalisation provisoire, qui reprendra les fonctions les plus importantes de la cabine ancienne.

Dès le 8 décembre, des travaux préparatoires ont été menés:
- réorganisation de la surface offerte par l'ancien buffet de Bruxelles-Nord pour y installer la cabine et quelques bureaux pour les services administratifs sinistrés;
- préparation en voie du placement d'équipements nécessaires dans le cadre de la commande informatisée;
- cablage réalisé à Bruxelles de Gand des châssis qui formeront la salle à relais;
- placement des cablages nécessaires qui relieront les circuits de voie au conteneur qui abritera les relais.

On a aussi organisé pour les signaleurs de Bruxelles-Nord une formation intensive au fonctionnement du système EBP (poste à desserte électronique). Car il s'agira d'une cabine de signalisation de la nouvelle génération: à commande informatisée. Cette cabine sera, à plus petite échelle, comparable à la cabine nouvelle qui sera opérationnelle dans un peu moins d'un an.

Spoor herstelt zich na brand in Brussels Noordstation

Door de brand in het seinhuis van Brussel- Noord op maandag 4 december raakte het treinverkeer danig in de war. De NMBS heeft onmiddellijk alles in het werk gesteld om een voor de klant aanvaardbare treindienst te kunnen aanbieden, in afwachting dat de toestand opnieuw normaal, ja zelfs beter wordt dan vroeger.

De veiligsheidsregelgeving bij het spoor is zeer strikt. Daarom werd er in de gegeven omstandigheden gewerkt volgens procedures die trager verlopen dan wat een elektrische of elektronische uitrusting vermag. Het gevolg was dat een beroep moest worden gedaan op geduld, veel geduld van de reiziger. Voor het personeel dat het verkeer regelt was de opdracht zeer moeilijk. Over het hele land werden tal van NMBS-diensten gemobiliseerd om in deze ongewone situatie te helpen om de continuïteit van de dienst mogelijk te maken.

Eén week na de brand werd een nieuwe IC/IR/L-basisdienst ingelegd. Tijdens de piekuren wordt die aangevuld met bijna de helft van de P-treinen van de normale dienstregeling. De reiziger werd hierover geïnformeerd met een speciale folder en affiches en uiteraard via de luidsprekers in de stations en in de treinen. Over weinige weken zal de NMBS een modern verkeersregelingssysteem kunnen in gebruik nemen, in afwachting van het definitieve seinhuis. Dat zal twee jaar vroeger dan in het investeringsplan was vastgelegd, worden gebouwd.

Van waar de grote verkeersproblemen ?

Station Brussel-Noord is van oudsher een knooppunt van een aantal belangrijke spoorwegverbindingen: de lijn uit Gent, die dateert van vóór de rechtstreekse verbinding met Brussel-Zuid en die ook de regio bedient; de lijn uit Dendermonde-Lokeren; twee lijnen uit Antwerpen; de lijn uit Leuven (die ook Luik en Limburg bedient) en de vertakking naar de Nationale Luchthaven; de lijn uit Namen-Luxemburg waarop ook de treinen naar het Grootherdogdom, Frankrijk, Zwitserland en Italië rijden.
Brussel-Noord ligt naast het Communicatiecentrum-Noord waar er belangrijke aansluitingen zijn op het stedelijk en gewestelijk vervoer.
Het seinhuis en de bijhorende relaiszaal werden in het begin van de jaren vijftig gebouwd, op het moment dat de Noord-Zuid-verbinding werd voltooid.
In de loop der jaren werd in het Brusselse Noordstation heel wat technische en telecommunicatie-apparatuur van opeenvolgende generaties samengebracht.

❒ Seinhuis - relaiszaal

Om volgens de normale procedures veilig te rijden hebben de treinen seinen en wissels nodig. Beide worden bediend vanaf de seinposten. Eigenlijk is een seinhuis een commandopost. De bevelen worden in de relaiszaal "omgezet". Daar kruisen zij de gegevens van op het terrein: de baanvakken die bezet zijn, de stand van seinen en wissels, allemaal gegevens die voor de seingevers noodzakelijk zijn om het verkeer vlot en veilig te kunnen regelen. De veiligheid komt tot stand via elektrische en mechanische controles.
De brand vernielde de kabels - ook de telecommunicatielijnen - bij de uitgang van de relaiszaal en aan beide uiteinden van de brandhaard; in geen tijd zat het station zonder elektriciteit en binnen de actiezone van het seinhuis kon geen enkele wissel, geen enkel sein meer worden bediend.

❒ Vooruitgang, dag na dag

Om de treinen in het station en in de onmiddellijke omgeving opnieuw te kunnen laten rijden moesten de mensen van de beweging hun toevlucht nemen tot noodmaatregelen. Die worden in geval van werken wel vaker toegepast maar nooit op zo'n grote schaal. In een eerste fase moest dit gebeuren zonder telefonische binnenlijnen want ook die waren uitgevallen.
De wissels konden niet meer verlegd worden. Daarom werden van zodra de brandweer de brand onder controle had en het station opnieuw toegankelijk was een zestigtal wissels geklauwd (vastgezet) en op drie sporen in beide rijrichtingen vaste reiswegen aangelegd. Dit beantwoordt aan de verkeersmogelijkheden in de Noord-Zuid-verbinding.
Een aantal bijkomende maatregelen drongen zich op:
- in een eerste fase moest het aantal treinen in de Noord-Zuid-verbinding beperkt worden tot vier treinen per spoor in elke richting (12 per uur in plaats van de 80 op normale piekmomenten);
- daarnaast reden een aantal treinen niet verder dan de randstations Brussel-Zuid, - Schuman, Schaarbeek;
- om saturatie van die drie stations te voorkomen was er geen andere mogelijkheid dan een aantal treinen te schrappen. Dit was voornamelijk het geval voor een aantal P-treinen. Verzadiging dreigde omdat binnenkomende treinen opnieuw in omgekeerde richting moesten vertrekken. Dit betekent tal van rangeringen en andere treinbewegingen die meer tijd vergen dan een gewone doorrit;
- achteraf werd het aantal doortochten in de Noord-Zuidverbinding geleidelijk opgevoerd door een verruiming van het voorlopige seininrichtingssysteem en van de telecommunicatiemogelijkheden. Vanaf maandag 11 december kon opnieuw een respectabel aantal treinen door de Noord-Zuidverbinding.
De treinen moesten traag door Brussel-Noord rijden. Dit had uiteraard vertraging tot gevolg. Dergelijke maatregel is echter noodzakelijk voor de veiligheid wanneer het geautomatiseerde systeem uitvalt en moet overgeschakeld worden op noodmaatregelen.
De NMBS kon rekenen op de solidariteit van de gewestelijke vervoermaatschappijen, vooral van de MIVB, die de grote toevloed aan reizigers in de omgeving van de

randstations goed heeft opgevangen. Dank zij hun snelle ingrijpen konden de klanten hun reis verderzetten naar het centrum van Brussel, waar tijdelijk geen treinverkeer mogelijk was.

Klantenbegeleiding

De verkeersmoeilijkheden waren veruit de ergste sedert tientallen jaren. De spoormensen en dan in de eerste plaats die van Brussel-Noord en district Centrum waren in grote getale aanwezig om in deze moeilijke omstandigheden de reizigers vooruit te helpen en zo vlug mogelijk de beste verplaatsingsmogelijkheden uit te zoeken. Het stationspersoneel zette zich die dagen volledig in om de problemen voor de klanten zo veel mogelijk te beperken.

❒ Informeren: moeilijke maar prioritaite opdracht

In de gegeven omstandigheden was informeren moeilijk maar prioritair, en wel om twee redenen:
- aanvankelijk waren een aantal technische middelen niet meer voorhanden; aankondigers, geluidsinstallatie, telefoon waren uitgevallen;
- van zodra het treinverkeer werd hervat, evolueerde de toestand zeer snel, soms van uur tot uur.

Het verkeer in Brussel-Noord liep over zes sporen. Op elk perron stonden seingevers en onderstationschefs ter beschikking van de reizigers om aan te geven welke trein zou stoppen. De informatie gebeurde al snel met megafoons. Geleidelijk aan kon de geluidsinstallatie in de lokettenzaal, de centrale gang en op de perrons weer in gebruik worden genomen. Er werd ook druk gewerkt om het elektronisch aankondigingsbord en de aankondigers in de centrale gang en op de perrons te herstellen. In de omringende stations draaide de informatie op volle toeren. Het was een hele klus om alle wijzigingen aan de normale dienstregeling door te geven aan de reizigers: spoorwijzigingen, geschrapte treinen, aansluitingen enz.

Het Centrum voor INformatie per TElefoon aan de Reizigers (CINTER) was in het Noordstation gehuisvest. Het viel uit door de brand. Nagenoeg onmiddellijk werd de dienst overgeheveld naar het NMBS-hoofdgebouw en kreeg een telefoonnummer toebedeeld dat normaal is voorbehouden voor gevallen van hoogdringendheid. Op die manier kon CINTER amper een paar uur na de brand weer volop aan het werk. Toen Belgacom die eerste dag noodlijnen installeerde naar Brussel-Noord, werden ook de gewone oproepnummers 02/203.28.80 en 02/203.36.40 naar de nieuwe werkomgeving afgeleid.

❒ Dienst voor een paar weken afgeslankt

Om voor de reizigers de zaken duidelijk te stellen werd een voorlopige basisdienstregeling uitgewerkt, die tot 1 januari 1996 geldig blijft. Dit bericht werd op zondag 10 december via de radio de wereld ingestuurd. Op maandagmorgen werden 100.000 folders uitgedeeld. In allerijl werden voorlopige affiches met de nieuwe vertrektijden opgemaakt, gedrukt en uitgehangen.

Op zaterdag 9 en zondag 10 december werd in alle onderhoudsposten met aanvullend personeel gewerkt om het materieel in orde te brengen. Meer dan 50 extra treinbestuurders werden opgeroepen om tijdens het weekend het rollend materieel op zijn normale plaats te brengen opdat op maandagochtend de nieuwe treindienst zo vlot mogelijk zou rijden.

Een betere verkeersafwikkeling

Van bij het begin was het streefdoel opnieuw te komen tot een betere verkeersafwikkeling. Dit is noodzakelijk voor snel en druk treinverkeer. Men wou ook het treinaanbod van vóór de brand weer op het spoor krijgen.

❒ Telecommunicatie operationeel

Diverse diensten werkten aan het herstel van de elektronische systemen die door de brand waren vernield of onderbroken.
In amper een paar dagen werd het datatransmissiesysteem dat stervormig rond Brussel is uitgebouwd opnieuw geprogrammeerd en in dienst gebracht. De informatici brachten de concentratoren (locale computers) opnieuw op gang zodat de opvolgings- en programmeringsmogelijkheden die belangrijk zijn voor de organisatie van het goederenvervoer opnieuw konden worden benut.
Op maandag 4 december reeds opende Belgacom een aantal noodlijnen. Verantwoordelijken die zich veelvuldig verplaatsen in de stations werden uitgerust met GSM's en walkie-talkies. De dienst telefonie van de NMBS herstelt geleidelijk aan zelf alle verbroken verbindingen met andere stations en seinhuizen die noodzakelijk zijn voor een vlot verkeersverloop en voor de informatie aan de reizigers. Daarna staan de problemen van de stationsdiensten zelf en de plaatsing van twee nieuwe centrales in Brussel-Noord en -Centraal op het programma.

❒ Een voorlopige computergestuurde seinpost

De NMBS zal twee jaar vooruitlopen op het schema van het investeringsplan inzake de bundeling van seinposten en beginnen met de bouw van het nieuwe geïnformatiseerde seinhuis. Algemeen wordt verwacht dat dit tegen eind 1996 in dienst kan. Om de tussentijd te overbruggen werd beslist een voorlopige seinpost te bouwen die de belangrijkste functies van het oude seinhuis aankan.
Voorbereidingswerken zijn sinds 8 december aan de gang:
- verbouwingswerken in het vroegere buffet van Brussel-Noord waar het voorlopige seinhuis en enkele kantoren van de getroffen stationsadministratie worden ondergebracht;
- voorbereidingswerken in het spoor voor het plaatsen van de apparatuur die nodig is voor de computergestuurde bediening;
- bedrading, in Brussel en Gent, van relaisgestellen voor de voorlopige relaiszaal;
- aanbrengen van de kabels die de spoorcircuits zullen verbinden met de container waarin de relaiszaal komt.

Een aantal seingevers van Brussel-Noord volgen een intensieve opleiding voor de bediening van de EBP-seinpost (Elektronisch Bediende Post). Het gaat hier immers om een nieuw type geïnformatiseerd seinhuis. Het voorlopige seinhuis wordt een "verkleinde" versie van het definitieve dat over minder dan een jaar operationeel moet zijn.