

time to

TRAVAIL D'EXPERT

L'équipe TRAXX de l'atelier d'Anvers

CARGO

P&G prend le train de la durabilité

LE DÉFI DE L'INFORMATION

*Fatigué des
bouchons?
Dormez
dans le train.*

LE TRAIN, VRAIMENT MALIN.



www.sncb.be

'I HAVE THE SIMPLEST TASTES.

I AM ALWAYS SATISFIED WITH THE BEST'

Oscar Wilde

Dans notre société de l'information, les nouvelles circulent rapidement partout dans le monde. Armé d'un GSM et d'un Wifi ou d'un iPhone tendance, chacun peut devenir un journaliste potentiel. Même l'intouchable CNN doit déposer les armes face aux sites de réseaux sociaux tel Twitter.

Des attentats terroristes à Mumbai au crash d'un avion US Airways à Hudson, les médias traditionnels furent à chaque fois rattrapés dans le temps par des journalistes en herbe. En bref, l'on constate que de nos jours l'information est accessible de façon directe et continue. Un seul sms suffit.

Alors qu'attend la SNCB pour instaurer ce principe? Touring incite les automobilistes à faire circuler eux-mêmes les informations sur les embouteillages, les journaux et les stations de télévision appellent leur public à récolter toutes les dernières infos, alors pourquoi pas les voyageurs ? Le manque d'informations lors d'un retard reste une source justifiée de réclamations. Qu'est-ce qui nous retient alors ? En réalité, un tas de choses : organiser le trafic de train est et reste une tâche très complexe. Même les spécialistes du terrain, de nos conducteurs et accompagnateurs de train aux collaborateurs d'Infrabel dans les cabines de signalisations et la dispatching centrale,

doivent en cas de problèmes pouvoir mobiliser toutes leurs connaissances et expériences pour réagir de façon rapide et efficace. Leur principale préoccupation est la sécurité. Quoi que l'on fasse, la sécurité de nos clients est prioritaire. Lorsque celle-ci est assurée, vient ensuite l'information. Toutes les personnes de la chaîne d'information sont mises au courant dans les plus brefs délais. Le dossier "Informer le client" donne une idée des flux d'informations et de leurs participants.

Nous ne pouvons pas y échapper : le grand défi pour les années à venir est l'amélioration de l'information. La SNCB affirme sa position clé dans la mobilité de notre pays avec une croissance des voyageurs qui en 2008 fut encore plus importante que prévue. Avec les commandes en cours de nouveaux trains et la modernisation du parc existant, nous pouvons garantir au client plus de confort. Et nous ferons tout pour que ce même client puisse avoir accès à l'information à laquelle il a droit. Parce que nous n'exigeons que le meilleur.

Marc Descheemaeker
Administrateur délégué de la SNCB

Enter



04

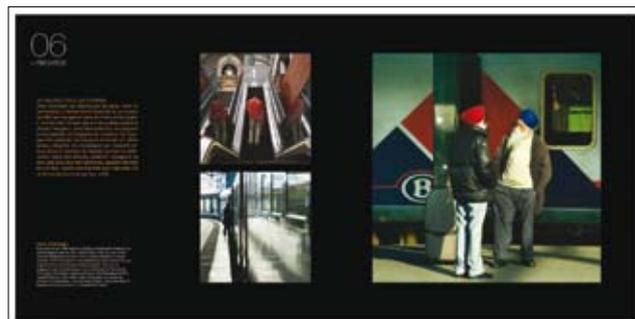
> SOMMAIRE

> Engagement

06 > **REGARDS** Artur Eranosian

10 > **HORIZON** Résultats de l'International

14 > **RESPONSABILITÉ** LA SNCB achète de l'oxygène



> Action

16 > **INFOS EXPRESS**

20 > **DOSSIER** Le défi de l'information

24 > **NATIONAL - INTERNATIONAL**

26 > **FRET** P&G prend le train de la durabilité



> En coulisse

30 > **TRAVAIL D'EXPERT** L'équipe TRAXX

32 > **UNE JOURNÉE AVEC** Commis d'exploitation JF

34 > **UN JOUR À LA SNCB** TEE en 1957

35 > **MON TRAIN À MOI** Yoko Sound



OURS ET CRÉDITS – **Concept:** SNCB /  **EURO RSCG C&O** – **Textes:** Veerle Baele, Jessica Dalcette, Fabienne Mahieu, Hugo Stevens, Bruno Van Calster – **Photos:** Leo Goossenaarts, Martial Host, Denis Moinil – **Mise en page:** Simon Fieremans, Kathleen Van Vaerenbergh – **Rédaction en chef:** Bruno Van Calster – **Impression:** Imprimerie centrale de la SNCB – **Avec la collaboration de** Roger Bogaerts & team, Jan Francken, Artur Eranosian – **Remerciements à** Yoko Sound – **Editeur Responsable:** Philippe Rigaux, Avenue de la Porte de Hal 40, 1060 Bruxelles – **Info:** infocorporate@sncb.be – **Photo de couverture:** oeuvre de l'artiste Gloria Friedmann, présentée à l'expo 'C'est notre terre' (Tour & Taxis Bruxelles, 18 octobre 2008 - 10 mai 2009)

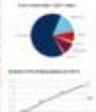
10
- HISTOIRE

DE BEAUX RÉSULTATS POUR LE TRAFIC INTERNATIONAL DES VOYAGEURS

Après un mois de succès en matière de trafic international des voyageurs, la SNCB a enregistré un record de passagers en 2013. Le trafic international des voyageurs a augmenté de 10,5% par rapport à 2012. Cette croissance est due à une augmentation du trafic vers les pays voisins, en particulier vers l'Allemagne, la France et la Belgique. Le trafic international des voyageurs a également bénéficié de la mise en service de nouveaux services, tels que le service de nuit entre Bruxelles et Amsterdam.

TRAFFIC INTERNET AU TOP

Après un mois de succès en matière de trafic international des voyageurs, la SNCB a enregistré un record de passagers en 2013. Le trafic international des voyageurs a augmenté de 10,5% par rapport à 2012. Cette croissance est due à une augmentation du trafic vers les pays voisins, en particulier vers l'Allemagne, la France et la Belgique. Le trafic international des voyageurs a également bénéficié de la mise en service de nouveaux services, tels que le service de nuit entre Bruxelles et Amsterdam.


15
- HISTOIRE

La SNCB achète de l'oxygène

La SNCB a acheté de l'oxygène pour ses trains à haute vitesse. Cette mesure vise à réduire les émissions de CO2 et à améliorer l'efficacité énergétique des trains. L'oxygène est utilisé pour améliorer la combustion du carburant dans les moteurs des trains.




26
- BREVETS

27
- RÉGIONAL

La compagnie Saavi-Waerden, une action très appréciée

Zouvenet, vous jurez chez à Bruxelles. On s'allure.

Après un mois de succès en matière de trafic international des voyageurs, la SNCB a enregistré un record de passagers en 2013. Le trafic international des voyageurs a augmenté de 10,5% par rapport à 2012. Cette croissance est due à une augmentation du trafic vers les pays voisins, en particulier vers l'Allemagne, la France et la Belgique. Le trafic international des voyageurs a également bénéficié de la mise en service de nouveaux services, tels que le service de nuit entre Bruxelles et Amsterdam.




LE GROUPE FRET DE LA SNCB PRÉPARE L'AVENIR

P&G PREND LE TRAIN DE LA DURABILITÉ

Opening P&G International The Maelen - Jettege. February 1, 2013.

Après un mois de succès en matière de trafic international des voyageurs, la SNCB a enregistré un record de passagers en 2013. Le trafic international des voyageurs a augmenté de 10,5% par rapport à 2012. Cette croissance est due à une augmentation du trafic vers les pays voisins, en particulier vers l'Allemagne, la France et la Belgique. Le trafic international des voyageurs a également bénéficié de la mise en service de nouveaux services, tels que le service de nuit entre Bruxelles et Amsterdam.






COMMISS D'EXPLOITATION

100 JOURS

Après un mois de succès en matière de trafic international des voyageurs, la SNCB a enregistré un record de passagers en 2013. Le trafic international des voyageurs a augmenté de 10,5% par rapport à 2012. Cette croissance est due à une augmentation du trafic vers les pays voisins, en particulier vers l'Allemagne, la France et la Belgique. Le trafic international des voyageurs a également bénéficié de la mise en service de nouveaux services, tels que le service de nuit entre Bruxelles et Amsterdam.



34
- HISTOIRE

2 juin 1997: les départs d'un train-éclair

Après un mois de succès en matière de trafic international des voyageurs, la SNCB a enregistré un record de passagers en 2013. Le trafic international des voyageurs a augmenté de 10,5% par rapport à 2012. Cette croissance est due à une augmentation du trafic vers les pays voisins, en particulier vers l'Allemagne, la France et la Belgique. Le trafic international des voyageurs a également bénéficié de la mise en service de nouveaux services, tels que le service de nuit entre Bruxelles et Amsterdam.




06

> REGARDS

UN REGARD POUR LES HOMMES

Artur Eranosian est fasciné par les gens. Avec un oeil exercé, il recherche la diversité et la couleur qu'offre les voyageurs dans les trains et les gares. Il montre des choses devant lesquelles passe la plupart des gens, sans faire attention, en soignant la composition et la palette de couleurs. Le voyageur fait partie de l'architecture et en est, en même temps, détaché. En choisissant son moment, Arthur arrive à montrer les détails qui font la différence. Dans ses photos, certains voyageurs ne sont pas plus que des fantômes, laissant derrière eux un flou, tandis que d'autres sont très nets. Ce qu'ils ont en commun est leur unité.

Artur Eranosian

Artur est né en 1989 dans la capitale arménienne Yerevan et habite depuis ses six ans à Termonde. Très tôt, il se lance dans la photographie avec Henri Cartier-Bresson comme modèle. Arthur recherche essentiellement des scènes de rue surprenantes. Sa première mission-photo est pour le magazine communal et pour le journal local de Termonde. Plus tard, il travaillera également pour De Standaard et Het Laatste Nieuws. Son talent sera remarqué par quelques grands photographes comme Henk Braam. Actuellement, il étudie la photographie à l'Université de Gand.









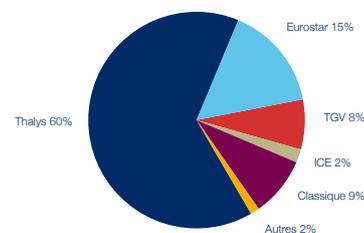
10
> HORIZON

DE BEAUX RÉSULTATS POUR LE TRAFIC INTERNATIONAL DES VOYAGEURS

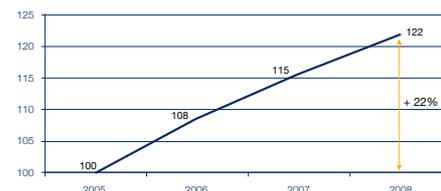
Le trafic international des voyageurs enregistre en 2008 de très bons résultats: tous les indicateurs sont en hausse. Le nombre de voyageurs augmente de 7,4% en regard de 2007 et dépasse la barre des 10 millions. Le chiffre d'affaires croît pour sa part de 5,6% et compte 225,7 millions d'euros. Les trains à grande vitesse engrangent quant à eux à nouveau de bons résultats, à l'exception d'Eurostar. Les prochaines années s'annoncent plus difficile : la crise financière aura certainement des conséquences sur 2009, sans oublier qu'en 2010 le marché du trafic international des voyageurs sera totalement libéralisé.



Chiffre d'affaires 2008 = € 225,7 millions

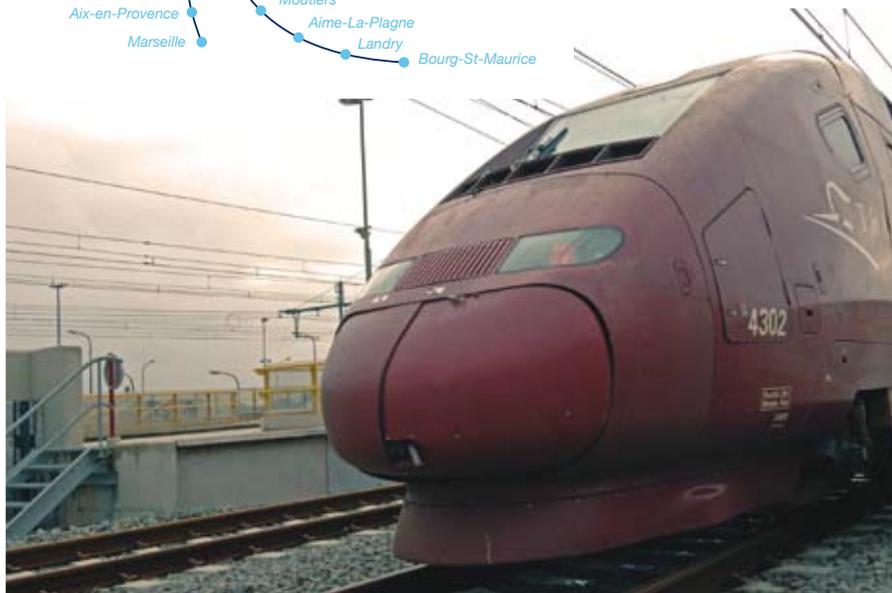


Evolution chiffre d'affaires globale trafic international



THALYS RESTE AU TOP

Avec une part de marché de 64% dans le chiffre d'affaires total, Thalys reste leader parmi les trains à grande vitesse. Son chiffre d'affaires (part de marché SNCB) croît de 6%, même si cela reste inférieur à la croissance que connaît le trafic international classique et le TGV (respectivement 19,7% et 14%). En 2008, Thalys a instauré une 6ème connexion Paris - Pays-Bas et a installé le Wifi à bord de ses trains. Et dans un avenir proche, Thalys sera encore plus attrayant. En effet, les premières rames rénovées avec un intérieur tout à fait redessiné ont été mises en service et le personnel porte de nouveaux uniformes s'inscrivant dans la tendance actuelle. De plus, la mise en service des lignes à grande vitesse vers Amsterdam et Cologne va avoir un impact positif sur les temps de parcours; Bruxelles – Amsterdam passe de 2h44 à 1h46, soit quasiment un gain de 1 heure. Et pour aller de Bruxelles à Cologne, il ne faudra plus que 1h47 au lieu de 2h21.



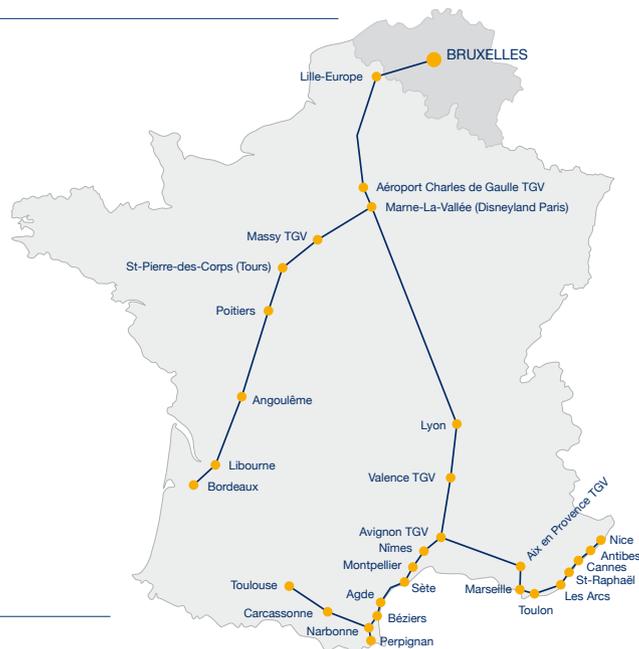


EUROSTAR DANS LA TOURMENTE

Malgré la croissance du nombre de voyageurs-kilomètre, Eurostar doit faire face à la chute de son chiffre d'affaires (SNCB – 6%). Cet affaiblissement est notamment imputable à l'importante chute du taux de la livre britannique (par rapport à l'euro) ainsi qu'à l'incendie dans le tunnel sous la Manche. Outre les désastreuses conséquences qui ont suivi cette catastrophe, Eurostar a dû faire circuler moins de trains à cause des travaux de réparations, ce qui a eu des effets négatifs sur le quatrième trimestre de 2008. Avec la reprise des horaires habituels depuis fin février 2009, Eurostar peut à nouveau rentrer dans la course. D'ailleurs, dès le printemps 2009 il sera possible d'imprimer à domicile ses billets Eurostar via le site snbc.be.

TGV DÉCLOISONNE LA FRANCE

Le TGV Bruxelles-France a le vent en poupe. Cette offre comprend les destinations de voyages les plus importantes en France, avec un accent particulier mis sur les top des destinations touristiques du sud. Tant la Provence (+38,6%) que la région du Rhône (+17,7%) connaissent une forte croissance du nombre de voyageurs. Il en va de même pour l'Île-de-France (+43,7%) et Lille (+12,0%) qui restent des destinations particulièrement populaires.



INTERNET GAGNE DU TERRAIN

Les gares (48%) et les agences de voyages (34%) restent les principaux canaux de vente. Mais Internet gagne du terrain et représente 13% du chiffre d'affaires en 2008, soit une augmentation de 25% par rapport à 2007. Une bonne nouvelle donc pour l'avenir, étant donné que la libéralisation totale du marché entraînera une plus grande importance de la vente via Internet.

CONFIANCE EN L'AVENIR

Avec Bruxelles comme principal noeud dans le réseau à grande vitesse d'Europe de l'Ouest et les alliances avec Thalys, Eurostar et Albatros, le service à grande vitesse qui reliera dès 2010 Bruxelles à Amsterdam, la SNCB est assurément bien armée pour faire face à la crise actuelle. Le transport international de la SNCB se porte donc bien. Mais la concurrence se centrera essentiellement autour de la vente et des services à valeur ajoutée : l'achat rapide de billets, l'offre sur mesure pour les voyageurs d'affaires et les touristes, les services complémentaires tels les lounges et la location de voitures. De nombreux projets sont ainsi en cours afin que la SNCB puisse lutter à armes égales contre les concurrents.

LES TRAINS CLASSIQUES ONT LA COTE

Comparé au trafic à grande vitesse, la part de marché en chiffre d'affaires du trafic international classique reste limitée (9%). Ce marché connaît tout de même une certaine croissance : l'EuroCity Bruxelles – Strasbourg se porte bien et a certainement encore du potentiel. Ce raisonnement vaut aussi pour certaines relations IC vers Lille. Treski, l'offre de train ski à budget d'ami vers l'Autriche, semble enfin avoir trouvé le juste ton, avec 60% de clients supplémentaires en 2008.



1400 voyageurs ont choisi Treski lors de la précédente saison de ski.



La SNCB
achète de l'oxygène

En 2008, la SNCB a décidé d'investir la majeure partie du budget normalement consacré aux cadeaux de fin d'année à des projets qui visent à réduire les émissions de CO₂. Elle a ainsi signé un partenariat avec la sprl 'CO₂ logic'.

La SNCB a l'habitude de prévoir un cadeau de fin d'année pour tous les acteurs importants des milieux économiques, politiques et sociaux avec lesquels l'entreprise a des contacts réguliers. Fin 2008, elle a pris une initiative différente et choisit d'investir une grande part de ce montant dans un projet écologique responsable.

Compensation d'émissions de CO₂

La SNCB a compensé au total 1000 tonnes de CO₂, ce qui correspond environ aux émissions de 7.000.000 km parcourus en voiture ou de 22.222.000 km effectués en train.

Elle a investi pour cela 26.000 euros dans un projet en Inde, à Andhra Pradesh, où les déchets de l'agriculture locale (tiges, cosses de moutarde, épis de maïs, etc.) sont réutilisés pour la production d'électricité verte. Ce projet est également soutenu par les Nations Unies.

Grâce à ce projet, 10 nouveaux emplois ont été créés. Les cultivateurs locaux, les familles et les entreprises de la région sont assurés d'un approvisionnement stable en électricité renouvelable.



De la musique pour une société plus chaleureuse

La Saint-Valentin est le jour des amoureux. Ce jour-là, le groupe des Bochabela Buskers a pour sa part exprimé son amour en musique : de la musique pour les voyageurs et pour les personnes dans les gares.

Du 13 au 15 février, les Bochabela Buskers se sont produits en tournée sur invitation de l'association 'l'enseignement artistique à horaire réduit de la Région Flamande', en collaboration avec l'Association Internationale pour l'éducation à la Musique et soutenue par Klara.

Les Bochabela Buskers est un orchestre à cordes, mais pas n'importe lequel : le groupe est constitué d'un ensemble d'enfants provenant des bidonvilles de Mangau (Afrique du Sud). Beaucoup d'entre eux ont perdu leurs parents des suites du sida. La pratique de la musique en groupe et l'orchestre à cordes sont pour eux un moyen sûr d'échapper à la misère.

Ainsi ils se sont produits à Termonde, Bruges, Gand, Louvain, Saint-Trond, Genk, Anvers, Malines et Izegem. La SNCB a soutenu cette action musicale et a offert le déplacement en train aux enfants. En retour, les prestations musicales ont été chaleureusement appréciées par les voyageurs.

15

> RESPONSABILITE



Fair Trains

Oxfam-solidarité et la SNCB ont organisé du 9 au 19 décembre 2008, pour la troisième fois de suite, l'action Fair Trains. Quelques 25.150 paquets de truffes ont été vendus dans les trains et les gares, ce qui représente 2.515 kilos de chocolat équitable et savoureux. Cette action a rapporté 126.372 euros pour les oeuvres d'Oxfam solidarité.

Fair Trains a été réalisée en collaboration avec la SNCB et s'inscrit d'ailleurs parfaitement dans notre engagement envers la durabilité. Les gains de cette action renchérissent notre combat contre la pauvreté et l'injustice, tant dans d'autres continents qu'en Belgique.

Avec l'aide de 170 volontaires et grâce à l'énorme soutien des voyageurs, la vente lors de cette troisième édition a pu fortement progresser. Toutes les réactions chaleureuses que l'on a reçues sont un encouragement positif à poursuivre cette action.

16

> INFOS EXPRESS

NOUVELLE LOCOMOTIVE T18 PRÊTE POUR LA PHASE DE TEST

La SNCB a commandé, pour le trafic intérieur des trains de voyageurs, 120 nouvelles locomotives auprès de Siemens. Le premier exemplaire a été remis symboliquement par Siemens à la SNCB en présence du Ministre des Entreprises publiques, Steven Vanackere. La locomotive sera soumise à une série de tests avant d'être mise en service début août.

Fin 2006, le Comité de direction de la SNCB a décidé de commander 60 nouvelles locomotives auprès de Siemens pour le transport de voyageurs. Deux ans plus tard, en décembre 2008, la décision a été prise de commander 60 exemplaires supplémentaires. Ces 120 locomotives représentent un investissement de presque 440 millions d'euros.

Les 120 locomotives circuleront sur le réseau belge comme Type 18. Ces locomotives bitensions répondent aux normes de sécurité les plus strictes en cas de collision et combinent les techniques les plus modernes avec une fiabilité éprouvée.



La T18 circulera sur le réseau intérieur.

Pour la SNCB, il y a une raison supplémentaire de choisir ce type de locomotive : le modèle a déjà fait ses preuves, ce qui minimise les risques de 'maladies de jeunesse'. De plus, la SNCB souhaite standardiser sa flotte. L'optimisation de la gestion des pièces de rechange et la quasi 'routine' de l'entretien (les techniciens connaissent le matériel sur le bout des doigts) permettent un meilleur rapport coût-efficacité.

Les 120 locomotives représentent un investissement de 440 millions d'euros.

Les locomotives T18 sont compatibles avec les voitures équipées de postes de conduite les plus modernes de la SNCB : les I11 et les voitures M6 à deux niveaux. Elles peuvent également rouler sur la ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Liège (L2) et sont aptes techniquement au trafic hors-frontières. Leur vitesse maximale s'élève à 200km/h.

La livraison du premier exemplaire sera suivie de quelques mois de tests techniques d'homologation afin de recevoir du Ministre de la Mobilité le certificat autorisant la circulation sur le réseau belge. Fin de cette année, 21 exemplaires devraient être livrés et la flotte complète des 120 locomotives T18 sera disponible fin 2012.

Avec l'arrivée de nouvelles locomotives, la flotte de la SNCB subit une cure de rajeunissement sensible : actuellement, la moyenne d'âge des locomotives est de 30 ans, en 2016 cette moyenne ne sera plus que de 20 ans. L'investissement aura également une influence positive sur le confort du voyage et sur la ponctualité : ces locomotives modernes sont de 'type standard', ce qui leur confère un haut taux de fiabilité. Le nombre de retards ou de trains supprimés en raison de problèmes techniques devrait donc diminuer.

De plus en plus de places pour les étudiants

Lorsque la SNCB instaure de nouveaux horaires, l'une des règles veut que davantage de clients en soient satisfaits. En raison de la complexité de cette opération, la SNCB prévoit la possibilité de mesures correctrices. La demande du client y est primordiale. Depuis janvier 2009, les étudiants bénéficient de plus en plus de places assises. Ainsi, la SNCB a mis en circulation un train supplémentaire le vendredi soir entre Gand-Saint-Pierre et

La Panne. La composition des trains du dimanche soir a également été renforcée. En février, la liaison Anvers-Malines-Louvain a, elle aussi, été privilégiée. Grâce à la mise en service d'une rame supplémentaire, les étudiants peuvent compter sur 253 places assises supplémentaires (soit le double de la capacité).



Marc Descheemaeker et le vice-recteur de l'Université de Gand lors du premier départ du train supplémentaire Gand-La Panne.



Le Thalys nouveau est arrivé.

Le premier Thalys rénové a été présenté de manière festive début janvier dans l'atelier de Forest. Après leur lancement en 1996, l'intérieur de ces trains nécessitait un rafraîchissement. L'aspect extérieur est également légèrement redessiné pour souligner davantage la dynamique des trains. La couleur bordeaux est quant à elle utilisée de manière plus marquée dans les nouveaux uniformes du personnel de bord.

18

> INFOS EXPRESS

La ponctualité s'est légèrement améliorée en 2008

En 2008, 90,2% des trains ont eu un retard égal ou inférieur à cinq minutes (89,2% en 2007 – source Infrabel). Après neutralisation des causes externes, ce taux atteint 94,3%. En janvier, les problèmes techniques avec l'attelage des voitures M6 sont les causes des retards et des correspondances manquées dans certaines régions. Les mois de février et de mars ont été meilleures. Au printemps, des actions sociales ont dégradé la régularité. Les problèmes d'adhésion, un phénomène récurrent en automne, ont causé de nombreux retards. La fin de l'année n'a pas non plus été très bonne. En décembre, outre les problèmes liés aux modifications horaires, les mauvaises conditions météorologiques, les vols de câbles, les suicides et les accidents sur les passages à niveau, ont été les causes de nombreuses complications sur le rail.

Les pannes de matériel roulant restent au centre des préoccupations

Malgré les premiers effets positifs de l'investissement dans la qualité des ateliers de la SNCB et des courts temps d'entretien, les pannes de matériel restent une cause importante de retards. Le

nombre d'incidents avec le matériel roulant n'a pas augmenté en 2008, mais bien le nombre de minutes de retards. D'un point de vue relatif, il y a donc moins de déficiences mais des conséquences plus grandes. La densité du réseau et surtout les possibilités d'exploitation limitées dans les heures de pointe y jouent un rôle primordial. La forte croissance du nombre de voyageurs est une évolution à suivre attentivement. La SNCB veut résorber cela en proposant une offre de trains adaptée et en tient compte dans la commande de nouveau matériel.

Il y a relativement moins de pannes mais avec plus d'impacts.

Une meilleure analyse des problèmes

Une nouvelle équipe au sein de la SNCB analyse désormais la problématique de la ponctualité afin de chercher les bonnes solutions pour les divers incidents qui sont à la source d'un retard. Cette analyse semestrielle (hiver-été) doit permettre de mettre en place

des améliorations plus pertinentes qu'il s'agisse de l'entretien des trains, des horaires et du planning, de l'offre ou de l'effectif du personnel.

L'une des mesures est un meilleur suivi de la première partie de la période de pointe du matin via le déploiement de personnel supplémentaire. De cette manière les conducteurs de train peuvent être aidés plus rapidement en cas de problèmes. De même des ajustements dans la formation du personnel d'entretien et des conducteurs de train peuvent résoudre certains problèmes.



LES ÉQUIPES MOBILES DE NETTOYAGE B-CLEAN SONT INCONTOURNABLES

En fin de journée, les trains passent au train wash afin d'être propre le lendemain. L'intérieur des trains est aussi nettoyé dans les centres d'entretien. Mais pour garantir des trains encore plus propres, le nettoyage intermédiaire en journée est également nécessaire. C'est pour cela que B-Clean a été créé en 2007 : ce sont des équipes de nettoyage mobiles actives dans les trains durant toute la journée et qui ramassent le plus gros des déchets.

Les équipes B-Clean (37 services par jour en semaine et 24 pendant le week-end) travaillent sur le réseau entier dans différentes gares et pendant les trajets. C'est ainsi que certains trains sont rafraîchis dans le courant de la journée : les poubelles sont vidées, les toilettes

sont nettoyées, ... Pour ce faire, une centaine de membres du personnel ont reçu une formation spécifique.

Les équipes B-Clean ont gagné leurs jalons tant et si bien qu'en 2008 la SNCF décide d'engager 70 nettoyeurs supplémentaires. Depuis lors, plus ou moins 500 trains sont nettoyés chaque jour de la semaine (contre 430 trains antérieurement). Et durant le week-end, 300 trains environ sont nettoyés par jour (contre 230 antérieurement).



B-Clean en chiffres

Actif 7/7 jours entre 8h et 17h

Durant la semaine (par jour)

- ± 1850 voitures
(rapidement nettoyées pendant leur parcours)
- ± 1850 toilettes rafraîchies
- ± 15.000 à 20.000 poubelles vidées

Durant le week-end (par jour)

- ± 1200 voitures
(rapidement nettoyées durant leur parcours)
- ± 1200 toilettes rafraîchies
- ± 10.000 à 12.000 poubelles vidées



Il fût un temps à la SNCF, le chemin de fer français: une affiche prévient les voyageurs que les trains partiront à l'heure, une manière originale de donner l'heure...

LE DÉFI DE L'INFORMATION



Un des principaux objectifs de la SNCB est de mieux informer le voyageur. Et cette mission reste complexe : début 2009, la SNCB était encore la cible des médias. Non seulement à cause du nombre important de retards, mais surtout en raison du manque d'information. Le client se montre compréhensif lorsque les retards sont liés à des raisons météorologiques difficiles ou à des accidents. Cependant, il ne comprend pas comment, dans une ère où l'information circule à la vitesse de l'éclair dans le monde entier, la diffusion de l'information reste un grand défi.

La dépendance à l'information

Un automobiliste bloqué dans les embouteillages a la sensation d'être maître de la situation, même s'il ne sait pas ce qui provoque cet embouteillage ni pour combien de temps il sera coincé. La dépendance à l'information du voyageur est beaucoup plus grande car il ne peut intervenir lui-même en cas de problème. Du coup, son niveau de tolérance est plus faible. C'est pourquoi la SNCB met tout en

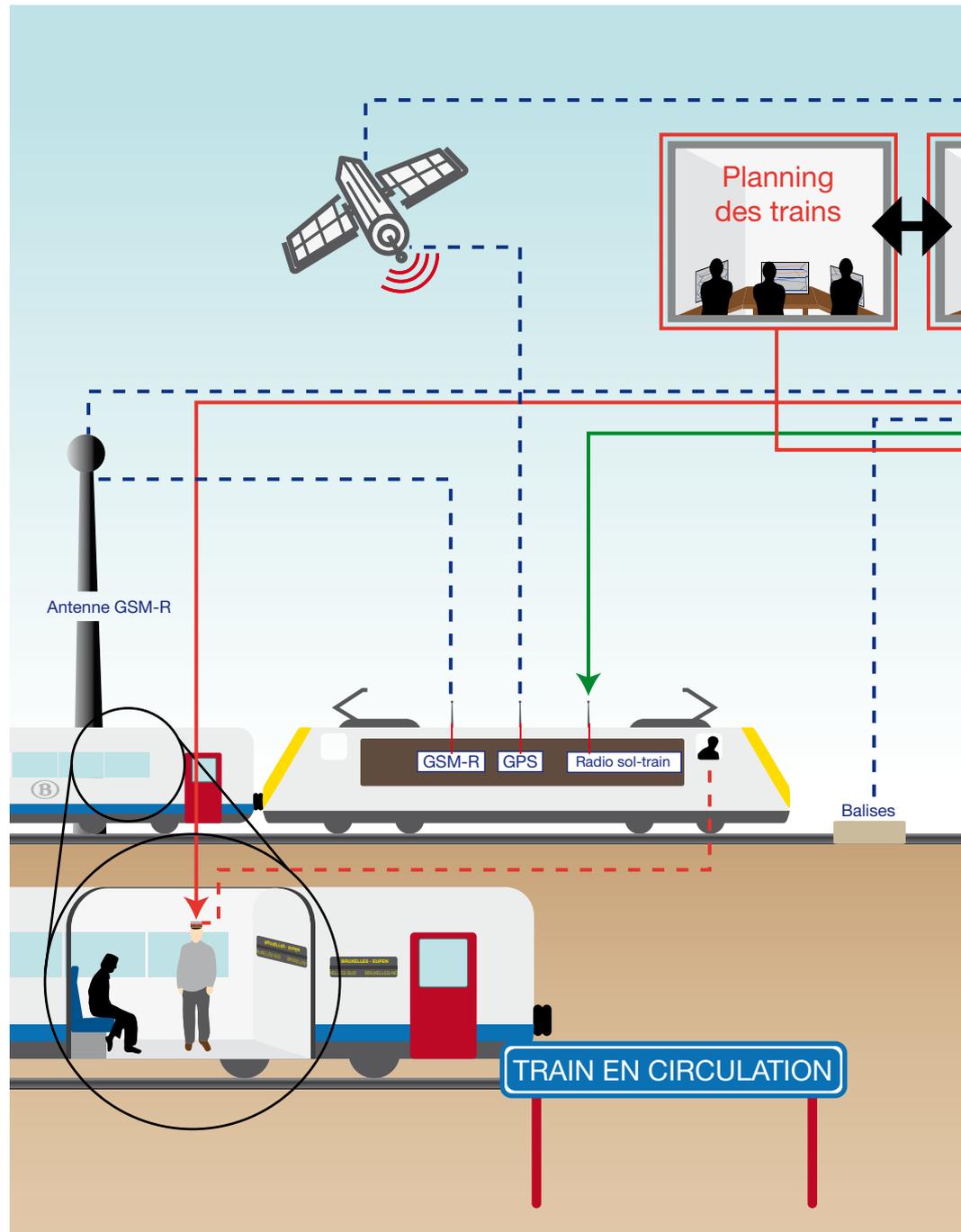
oeuvre pour fournir le plus rapidement possible l'information. Ainsi, le client peut au moins disposer d'une perspective. Il est tout de même choquant pour un cheminot de devoir constater que quasi personne ne voit un problème lorsqu'un automobiliste arrive avec 5 minutes de retard alors que ces 5 mêmes minutes passées sur un quai provoquent un certain énervement.

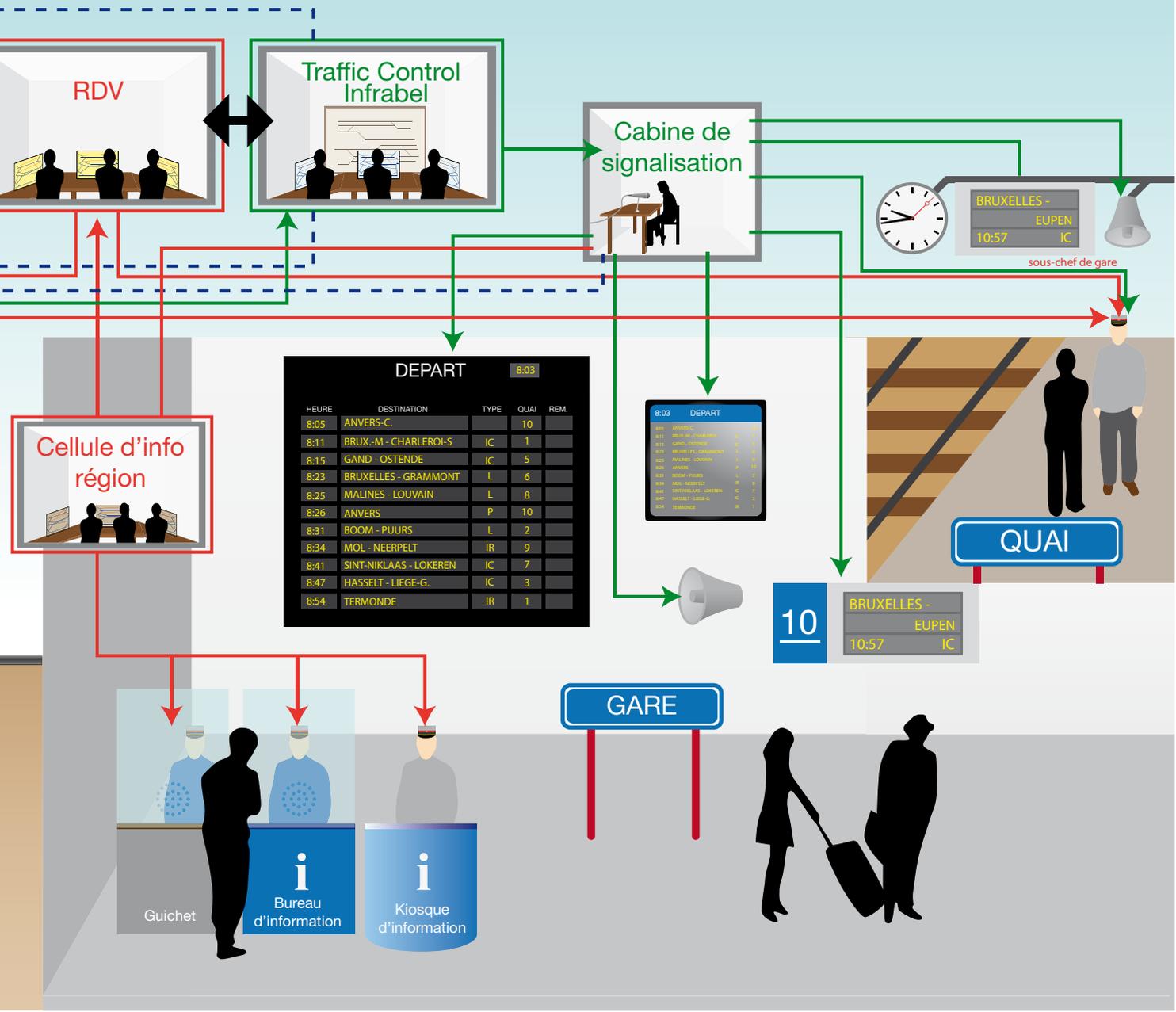
Une chaîne complexe

Avant que la bonne information n'arrive chez le voyageur, celle-ci transite par une série d'acteurs. Et pour autant que tout se déroule comme prévu, la chaîne fonctionne parfaitement. Lorsqu'un train se situe sur un tronçon ferroviaire précis, il est détecté et le signal est envoyé vers la cabine de signalisation. De cette façon le gestionnaire de l'infrastructure (Infrabel) sait exactement où se trouve ce train. Tant que le train reste sur le schéma, son parcours pourra être suivi en détail par les cabines de signalisation en fonction du tronçon ferroviaire qu'occupe le train. C'est à partir de ces cabines que sont mis à jour les tableaux d'information dans les gares et sur les quais (tant les grands écrans dans les importantes gares que les tableaux d'information sur les quais). S'y trouvent aussi les speakers qui font les annonces dans les gares. Toutes les informations provenant des cabines de signalisation en Belgique sont regroupées au sein du Traffic Control, le centre de gestion du trafic d'Infrabel. C'est au sein de ce service que les régulateurs gèrent les sillons (le parcours d'un train dans une grille horaire). (suite p. 24-25)

LES FLUX D'INFORMATION SUR LES CHEMINS DE FER

- géré par la SNCB
- géré par Infrabel
- - flux technique





RDV

Traffic Control
Infrabel

Cabine de
signalisation

Cellule d'info
région

DEPART 8:03

HEURE	DESTINATION	TYPE	QUAI	REM.
8:05	ANVERS-C.		10	
8:11	BRUX.-M - CHARLEROI-S	IC	1	
8:15	GAND - OSTENDE	IC	5	
8:23	BRUXELLES - GRAMMONT	L	6	
8:25	MALINES - LOUVAIN	L	8	
8:26	ANVERS	P	10	
8:31	BOOM - PUURS	L	2	
8:34	MOL - NEERPELT	IR	9	
8:41	SINT-NIKLAAS - LOKEREN	IC	7	
8:47	HASSELT - LIEGE-G.	IC	3	
8:54	TERMONDE	IR	1	

8:03	DEPART
001	ANVERS-C.
011	BRUX.-M - CHARLEROI-S
015	GAND - OSTENDE
023	BRUXELLES - GRAMMONT
025	MALINES - LOUVAIN
026	ANVERS
031	BOOM - PUURS
034	MOL - NEERPELT
041	SINT-NIKLAAS - LOKEREN
047	HASSELT - LIEGE-G.
054	TERMONDE

BRUXELLES -
EUPEN
10:57
IC

sous-chef de gare

QUAI

10
BRUXELLES -
EUPEN
10:57
IC

GARE

Guichet

Bureau
d'information

Kiosque
d'information

Un échange continu de données

Le trafic est géré par Infrabel, mais c'est la SNCB qui décide ce qui doit se passer avec ses trains. Sans une communication continue avec les membres du personnel SNCB, l'information n'arriverait pas jusqu'au voyageur. Il est important que le personnel de guichet et les sous-chefs de gare restent au courant parce qu'ils sont en contact direct avec les clients. Les accompagnateurs de trains doivent eux aussi accéder rapidement à l'information en cas de problèmes. Jusqu'il y a peu, avant l'arrivée du GSM, ce n'était pas chose facile.

La SNCB met tout en oeuvre pour informer le client de manière optimal.

Aujourd'hui, le conducteur de train dispose également d'un GSM, mais il utilise toujours la radio sol-train ou un téléphone de signalisation lorsqu'il doit dépasser un signal rouge (le téléphone se trouve sur un poteau, le conducteur doit donc descendre du train). A l'intérieur même du



Un incident en heure de pointe peut avoir des conséquences sur les retards.

train, l'on constate de nombreuses améliorations, notamment la mise en place d'écrans lcd, qui indiquent les destinations et les arrêts du train. A l'occasion des grands travaux de modernisation du matériel roulant, cet équipement est également installé dans du matériel qui date d'avant les années 90.

Des décisions 'last minute' avec une priorité pour la sécurité

Malgré les nouvelles technologies, en cas de problèmes il n'est pas si évident de diffuser l'info à temps car beaucoup de décisions sont prises en "last minute". Un

exemple : une locomotive à quai à Bruxelles-Midi a un problème technique en pleine heure de pointe. Il faut donc trouver une alternative car il bloque l'accès au quai pour d'autres trains. Or, en période de pointe, toutes les voies sont occupées. Dans le même temps, le personnel de bord – ou un technicien si le personnel de bord ne trouve pas de solution – doit déterminer le problème. A ce moment précis, quelques minutes se sont déjà écoulées et personne ne peut encore dire quand la solution sera trouvée. Si la locomotive ne peut plus démarrer, il faut faire appel à un train de dépannage. Durant tout ce temps, la voie est occupée et d'autres trains doivent être déplacés, ce qui influence l'horaire de beaucoup d'autres trains. Un tel incident peut causer de nombreux retards, surtout en période de pointe. De plus, les décisions en cas d'incidents ne peuvent pas compromettre la sécurité, c'est pourquoi il est par exemple interdit de faire débarquer les voyageurs d'un train qui doit interrompre son voyage en plein milieu de son parcours.



Malgré les technologies nouvelles, il n'est pas toujours évident de transmettre des infos à temps.

DES INITIATIVES POUR UNE MEILLEURE DIFFUSION DE L'INFORMATION

Une chaîne d'information complexe associée à une priorité absolue pour la sécurité ne facilitent pas la diffusion de l'information en cas de problème sur le rail. Pourtant, la SNCB met tout en oeuvre pour informer au maximum et rapidement le client : elle emploie des personnes expérimentées ayant une bonne formation, car ce sont eux qui se chargent de l'input et qui prennent les décisions. La technique offre bien évidemment des possibilités mais elle ne vaut pas plus que l'input donné par le personnel lui-même (un exemple connu : les sites web avec des informations dépassées).

1 Une propre centrale de trafic pour la SNCB

Depuis la mi-2008, la SNCB gère sa propre centrale de trafic (ReizigersDispatching-Voyageurs ou RDV dans le jargon ferroviaire) qui s'occupe de la gestion des trains et de la diffusion d'informations. Le RDV est un instrument conçu pour informer directement les accompagnateurs de trains et le personnel de gare en cas de problèmes. Sa mission prioritaire est la bonne transmission de l'information. Lors d'importantes perturbations ou d'incidents, le RDV cherche du matériel de remplacement ; dans certains cas, la mise en place de bus ou de taxis peut être une solution mais cela est décidé et suivi au niveau régional.

2 Informer de manière ciblée via SMS et Windows Live

Dans le courant de 2009, la SNCB souhaite offrir des services supplémentaires via SMS. Une offre, ciblée dans un premier temps aux détenteurs d'une carte de train, permettra à ceux-ci de recevoir en cas de problème l'information en temps réel sur le train de leur choix (qu'ils auront indiqué sur le site web). Une seconde offre, diffusant également l'info en temps réel, cible le client qui demande lui-même l'information sur les horaires. Pour mettre ce système au point, la SNCB réalisera d'abord une batterie de tests avec des associations de consommateurs.

La plateforme Windows Live offre les mêmes possibilités pour informer directement les utilisateurs de Windows Live Gadget sur les trains de leur choix. Le système s'appuiera sur les applications qui seront développées pour les services SMS.

3

Plus de possibilités dans les gares

Les sous-chefs de gare sur les quais sont habituellement les premières personnes interrogées lors de perturbations du trafic ferroviaire. Mais ils n'ont pas toujours accès à l'information la plus récente. C'est pourquoi la SNCB souhaite les équiper d'ordinateurs de poche qui leur permettent, par exemple, de demander des informations sur le trafic en temps réel. Les 180 appareils seront disponibles dans une septantaine de gares pour permettre une information plus fluide et plus correcte. La SNCB a également acheté des stands d'information mobiles qui servent, en cas de trafic perturbé, de point d'information pour les voyageurs. Quant au personnel de guichet, ils recevront aussi des écrans supplémentaires avec des informations sur le trafic en temps réel.

4 Un progrès technique

Pour avoir une diffusion correcte de l'information, il est primordial de détecter les trains et d'avoir une communication avec le personnel de bord. Sur ce point, le progrès technique offre de nouvelles possibilités. Ainsi, la plupart des locomotives sont équipées d'un module GPS qui permet une détection très précise dans de bonnes conditions. Ce système offre surtout de nombreux avantages dans le transport de marchandises. Un second grand pas en avant sera l'installation du GSM-R, un système propre au chemin de fer, qui offre une meilleure possibilité de réception et d'envoi qu'un simple réseau Gsm (dont la couverture n'est pas optimale partout). Ce système est déjà opérationnel dans les locomotives qui traversent les frontières et est en phase-test dans les engins du service intérieur.



Bruxelles – Maastricht Express : succès malgré les soucis de croissance

Depuis 2006, la SNCB a mis en place des trains directs entre Bruxelles et Maastricht. Ces trains attirent un public de navetteurs (essentiellement des Belges qui travaillent au-delà de la frontière), d'étudiants et de Néerlandais du Sud qui changent à Liège en prenant en correspondance les trains à grande vitesse. Malgré des problèmes techniques en 2008, liés à la circulation des trains, le service se porte bien : 430.000 voyageurs, soit 30% de plus qu'en 2007. Etablie à l'origine en collaboration avec les chemins de fer néerlandais (NS Hispeed), cette liaison est depuis 2008 exploitée uniquement par la SNCB. La SNCB assurera la liaison jusqu'en 2011 au moins. Cette liaison est un bel exemple du souci de la SNCB de développer des projets apportant sur le plan social une plus-value. En effet, l'année passée, les tarifs pour les navetteurs ont diminué. De plus cette année-ci, la SNCB a conclu un accord avec le bureau du Tourisme de Maastricht, afin que des billets à destination de la Belgique puisse y être vendus. Cet accord préserve ainsi les voyageurs d'une taxe de guichet (de € 3,5 à partir de septembre prochain) qu'ils se verraient imposer par les chemins de fer néerlandais dans le cas où ils n'utiliseraient pas un distributeur automatique.

Eurostar roule à nouveau plus vite et selon les horaires habituels

Depuis le 23 février 2009, l'Eurostar peut à nouveau rouler à pleine vitesse dans le tunnel sous la Manche. Le temps de parcours Bruxelles – Londres passe donc à nouveau sous la barre des deux heures. Les réparations nécessaires suite à l'incendie survenu au mois de septembre dernier et les problèmes de capacité que cela avait engendré, sont terminés. Le client peut ainsi à nouveau bénéficier de l'offre de train complète. Soulignons que les travaux de réparation ont été terminés plus tôt que prévu.

28

> FRET

Opening
P&G Intermodal Train
Muizen - Zeebrugge
February 12, 2009

P&G PREND LE TRAIN DE LA DURABILITÉ

Procter & Gamble, multinationale américaine spécialisée dans les produits de consommation courante, se met au rail pour le transport de ses marchandises. Le groupe fret SNCB, et plus particulièrement la filiale commerciale IFB en charge du trafic intermodal et de la gestion des terminaux, a proposé une offre très commerciale à P&G. Celle-ci consiste à proposer une complémentarité au transport des marchandises par camions, en offrant la possibilité d'allier route, chemin de fer et mer. Cette proposition a vu le jour notamment grâce aux subsides de l'Etat belge accordés à IFB dans le cadre de sa stratégie de transport durable et d'un soutien stratégique du transport ferroviaire.

Pour faire aboutir cette idée, IFB a travaillé en collaboration étroite avec le transporteur P&O Ferries. Cette collaboration permet de présenter une offre de "porte à porte" et d'organiser ainsi la chaîne logistique complète.

Concrètement, les marchandises partent en camion des différents sites de production de P&G à Malines et Aarschot. Arrivés à Muizen, le transport continue en train vers Zeebrugge où les marchandises sont expédiées par bateau. Les marques concernées en Belgique sont Duracell, Pringles et Ariel.

En pratique, ce combiné à courte distance prévoit 240 aller-retour par an, soit deux trains de 30 wa-

gons 100% P&G par semaine. La collaboration sera intensifiée après une première période d'essai et en fonction de la reprise de l'économie globale. Actuellement, le contrat s'étend sur deux ans. Il est important de souligner que P&G a veillé à réorganiser ses expéditions pour grouper l'envoi de ses marchandises. Ce groupage est indispensable étant donné que la solution courte distance est de 5 à 10 % plus chère que la solution 100% camion. Il s'agit d'un choix de P&G en faveur du développement durable qui vise à augmenter la part du transport ferroviaire de 10 à 30 % avant 2015.

Dans ce contrat, l'aspect environnemental prend donc le pas sur le surcoût qu'entraîne le choix du mode ferroviaire.

LE GROUPE FRET DE LA SNCB PRÉPARE L'AVENIR



Le groupe fret SNCB a évolué fortement mais les défis financiers, organisationnels et commerciaux restent importants. L'information au personnel est essentielle dans ce processus de changement. Pour cette raison, 15 roadshows ont été organisés au début de 2009 dans toute la Belgique pour les cadres de B-Cargo, des services techniques de la SNCB et des succursales commerciales. Un seul objectif : expliquer comment le cargo se réorganise, quels sont les défis et préciser la stratégie et le plan d'approche.



Marc Descheemaeker, Administrateur délégué SNCB



Geert Pauwels, responsable du groupe fret SNCB



José Syr, General Manager de B-Cargo

La restructuration du département fret est un processus lancé en 2003 qui se poursuit toujours pleinement. Pour un « petit » transporteur comme la SNCB niché entre des grands acteurs européens, ce n'est pas une sinécure de se maintenir sur le marché du transport des marchandises. Ce marché est en effet entièrement libéralisé, et particulièrement compétitif. Actuellement, le département fret lutte contre une perte financière importante. Celle-ci doit être comblée d'ici 2011 pour maintenir un groupe indépendant, et cela sans aide financière de la SNCB. Le management de la SNCB a développé un projet d'avenir ambitieux et offensif, pour faire face au marché et à la situation financière et pour, à long terme, devenir un acteur logistique international incontournable.

Le groupe fret SNCB dispose d'atouts déterminants qui posent les bases de son approche stratégique. Un premier atout est son enclavement local : présence forte dans les ports, connaissance du terrain et appareil de production spécialisé. Le deuxième atout est l'offre vers des segments spécifiques : une offre sur mesure, grâce à des wagons spécialisés pour, par exemple, le secteur de l'acier ou le transport intermodal. Le troisième atout est la situation géographique, au croisement d'un grand nombre de

corridors pouvant être développés par un partenariat avec des acteurs internationaux fiables, comme la DB Schenker Rail et ECR.

Développer et commercialiser ces atouts, cela constitue les piliers de la réorganisation. La conséquence directe est une nouvelle répartition des tâches de la division marchandises B-Cargo s'orientera vers la production, c'est-à-dire la mise à disposition et la planification des trains (en collaboration avec la Direction de la SNCB qui gère les conducteurs et le matériel). La commercialisation d'une offre de qualité, multimodale et étendue a été confiée entièrement aux filiales du département fret. InterFerryBoats (IFB) gère la circulation intermodale en qualité d'opérateur terminal, Rail Force (division d'IFB) se concentre sur quelques segments spécialisés (par exemple l'automobile et la chimie) et Xpedys s'occupe de l'acier et du transport en vrac.

Un autre pilier permet l'assainissement de l'activité marchandises et l'amélioration de la qualité offerte. La rationalisation de l'appareil de production est une phase importante dans laquelle le rôle du personnel est primordial. Une plus grande polyvalence sur le terrain est une nécessité. C'est pour cette raison que nous attendons des collaborateurs plus de flexibilité afin d'évoluer avec son temps et d'être orienté clients. En outre, un vaste programme de qualité mesurable s'applique à tous les échelons de l'organisation.

Le plan de stratégie pour l'avenir est réaliste et réalisable, mais la clé d'une réorganisation réussie du département fret demande de la motivation et de l'implication. C'est l'essentiel du message qu'a donné le management dans les roadshows.

L'EQUIPE TRAXX DE L'ATELIER D'ANVERS

TRAXX n'est pas un code secret tiré de l'un ou l'autre roman d'espionnage, mais le nom des nouvelles locomotives de la SNCB. L'entreprise loue ces engins de traction pour le trafic des marchandises. Ce sont au total 40 machines qui ont été commandées en 2007. A l'heure actuelle, 29 ont déjà été livrées. Chaque TRAXX passe d'abord par l'atelier de traction d'Anvers-Nord situé au cœur du port, seul atelier de la SNCB à exécuter les missions d'entretien de ce type de matériel.

GPS à bord

Début décembre 2008, l'équipe technique de Roger Bogaerts a reçu la mission d'équiper les 29 locomotives du système GPS. Grâce au GPS, la gestion du trafic du gestionnaire de l'infrastructure Infrabel peut suivre les TRAXX en temps réel. C'est aussi très utile pour la SNCB qui peut ainsi avertir ses clients marchandises de la localisation précise de leurs acheminements et du moment de livraison. Le placement du module GPS est déjà en soi une tâche difficile, mais ce qui la complique encore plus, c'est le délai particulièrement court pour l'effectuer. L'équipe a dû réaliser cette mission en à peine deux semaines, avant les nouveaux horaires du 15 décembre 2008.



L'équipe TRAXX dans le poste de conduite: Peter Vandenbroeke, Kurt Cauwelaers, Martijn Daemen, Tom De Bie, Kris Degrande.

Quatorze jours de travail non-stop

L'équipe de Roger Bogaerts, cinq techniciens motivés, ne se laisse pas effrayer par le timing serré, au contraire. "Pour le délai que nous devons tenir, nous étions prêts à commencer à 6 heures du matin", raconte Peter. "Nous étions même au boulot le week-end". Le premier GPS est placé par le constructeur, tandis que l'équipe technique observe et apprend. Sur base de cette expérience, ils ont préparé un livre d'instructions pour pouvoir ensuite travailler seuls. Quatorze jours durant, ils ont rempli leur mission. Chacun a sa tâche spécifique : enlever le plancher, installer des portes ignifuges, placer le câblage électrique, etc. Et les efforts ont porté leurs fruits: le 15 décembre les TRAXX sont prêtes pour leur premier voyage.

Nouveaux défis

Outre son intervention dans le placement des modules GPS, le team de Roger participe également à l'entretien et aux réparations des autres locomotives électriques dans l'atelier. Elles sont au total environ 120 machines (pour les connaisseurs: des types 23, 25 et 25.5). L'équipe se prépare actuellement à son prochain défi : le remplacement des radios analogiques des locomotives par des équipements digitaux.



Le chef d'équipe Roger Bogaerts (à droite) avec Georges Van Den Brande, chef adjoint de l'atelier de traction.



Kris Degrande place une partie des équipements techniques



Fiche technique de la locomotive TRAXX

- > construite par la firme Bombardier
- > prise en leasing pour 10 ans auprès de la firme Angel Trains
- > vitesse de 140 km/h
- > équipée pour différentes tensions
- > chargements de minimum 2.000 tonnes bruts
- > destinée au transport de fret vers l'Allemagne (projet COBRA) via Montzen et les Pays-Bas, ainsi également que pour la liaison Anvers-Rotterdam
- > homologuée et munie des systèmes de sécurité pour circuler en Allemagne, aux Pays-bas et en Belgique



UNE JOURNEE AVEC JAN FRANCKEN

COMMIS D'EXPLOITATION

Jan Francken >1962 Jan est né à Kalmthout > Diplôme A3 TSO
>1981 Après avoir travaillé un an dans le privé, Jan commence à la SNCB en tant que poseur de voies >1982 Après son service militaire, Jan est d'abord écrivain à Anvers avant de devenir commis d'exploitation >1986 Jan devient commis d'exploitation dans la gare de Essen >1988 Jusqu'à aujourd'hui, il travaille comme commis d'exploitation à la gare de Heide.



09:30 Le point Poste

Jan vend également des timbres postaux dans la gare de Heide. De même, il y est possible d'y retirer les recommandés et de déposer un paquet postal. Jan prend alors soin de le scanner et le paquet peut encore partir le jour même.



11:00 Administration

Entre la vente des billets de train, Jan tient à jour l'administration. Quand le stock de timbres est presque fini, Jan en commande d'autres électroniquement. A 11h24, il transmet tout le courrier à l'accompagnatrice de train qui le livre à son tour à la gare d'Anvers Central.





06:00 La gare de Heide

Jan ouvre la gare à 06h00. Il éteint l'alarme, démarre le système de vente SABIN et met le point postal en service.



06:15 Ouverture de la salle d'attente

Un quart d'heure plus tard, Jan ouvre les portes de la salle d'attente et met les personnages de bande dessinée Bob et Bobette dehors. Toute la gare de Heide est d'ailleurs marquée de l'empreinte de ces célèbres personnages. Il va de soi que Jan se sent très impliqué par toutes les activités tournant autour des B.D. de Willy Vandersteen. Même au guichet, à côté des billets de train, il est possible d'acheter des B.D. et des cartes postales sur lesquelles figure souvent la gare de Heide.



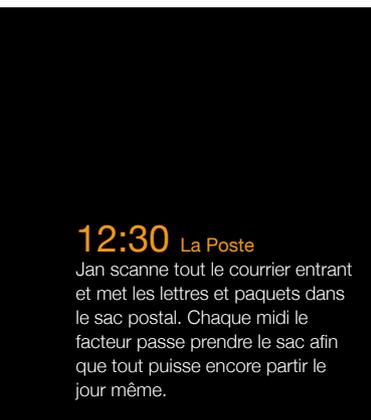
06:30 Recommandés

Le facteur passe et lui dépose les recommandés. Ceux-ci sont directement scannés et répertoriés dans l'ordinateur.



08:30 Au guichet

Tout l'avant-midi, Jan assiste à des allers venus de voyageurs qui viennent acheter un billet de train ou qui souhaite obtenir des infos. A chaque fois, il sert ces clients avec beaucoup de plaisir.



12:30 La Poste

Jan scanne tout le courrier entrant et met les lettres et paquets dans le sac postal. Chaque midi le facteur passe prendre le sac afin que tout puisse encore partir le jour même.



13:30 Fin de la journée de travail

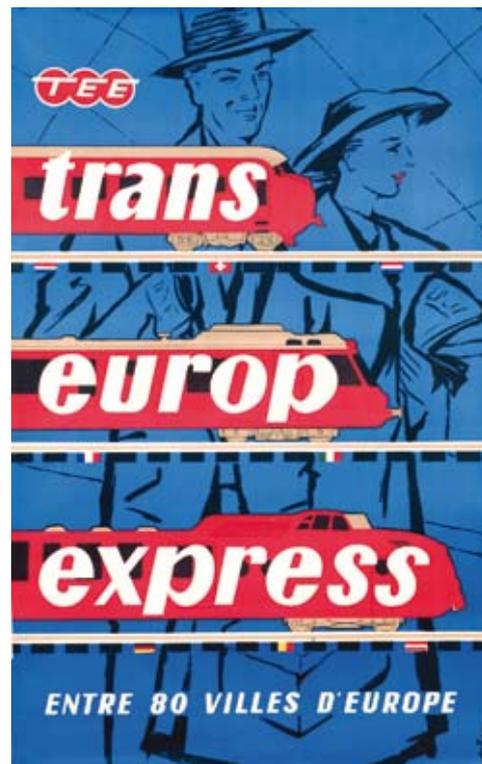
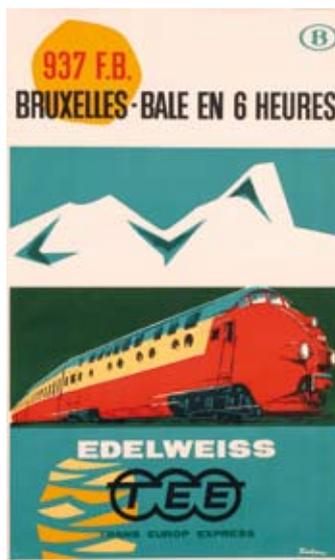
Pour clôturer la journée, Jan compte les revenus du guichet, les inscrit dans le livre de recettes et les déposent dans le coffre-fort. Le guichet et la salle d'attente sont fermés, il ne reste plus qu'à allumer l'alarme et à 14h00 Jan peut partir heureux à la maison.



2 juin 1957 TEE, naissance d'un réseau européen

En 1954, sept sociétés ferroviaires européennes décidèrent d'allier leurs forces afin d'offrir à leurs voyageurs la possibilité de se déplacer rapidement et confortablement d'un pays à l'autre. Les grands centres industriels, commerciaux et administratifs d'Europe de l'Ouest étaient alors accessibles rapidement sans perte de temps aux frontières pour le changement de locomotives ou pour les formalités policières et douanières.

Le concept Trans Europ Express, appelé TEE, vit réellement le jour le 2 juin 1957, date à laquelle les premiers TEE ont roulé. La même année fut également signé le Traité de Rome, base de l'actuelle Europe Economique des 27. Aujourd'hui, cette idée économique est toujours présente et même renforcée par l'implantation des trains à grande vitesse. Les moyens techniques croissants ont ainsi permis de renforcer le réseau de base du TEE, et rapprochant encore les pays européens.



LES SOCIÉTÉS FERROVIAIRES PARTICIPANTES LANCÈRENT ENSEMBLE LA PUBLICITÉ POUR LE CONCEPT DU TEE. POUR CE FAIRE, ELLES FIRENT APPEL À UN ÉVENTAIL DE CRÉATEURS INTERNATIONAUX, TEL QUE RODRIGO (1958) ET FUNKEN (1962).

Si la SNCB était une ville ?

Bruxelles, une ville qui de prime abord n'a rien d'attrayant. Et pourtant dans ce chaos, ces bévues et ce trouble, elle possède un réel charme.

Un animal ?

Un mille pattes !

Un film ?

Le train de la langueur (Pendant le trajet, Mathias s'endort et il rêve d'un univers inconnu...j'aime le train, surtout la nuit...)

Une couleur ?

Le vert, le voyage est un signe d'espoir...

Une célébrité ?

Chevalier et Laspalès, deux comiques français devenus célèbres suite au sketch: «Bonjour Monsieur, j'aurais voulu les horaires de train pour aller à Pau» :-)

Yoko Sound

Yoko Sound est une jeune chanteuse bruxelloise au parcours éclectique et atypique. Elle a d'abord commencé comme choriste dans différents groupes. Elle a foulé les planches du Botanique, de l'Ancienne Belgique ainsi que les Francofolies. En 2008, elle sort son premier album solo intitulé "Not Enemy". Il s'agit d'un subtil mélange de trip hop, folk et electro. Plus d'infos sur : www.yokosound.com.

35

> MON TRAIN À MOI



InterRail

FREE TO EXPLORE EUROPE .. YOUR WAY!



Cet été, ne reste pas scotché au plat pays ! Explore l'Espagne, l'Italie, la Grèce, l'Irlande, la Croatie, la Suède...
Vis tes vacances comme tu le sens et lance-toi à l'aventure sur les rails de 30 pays européens, ton InterRail Global Pass en poche !

Moins de 26 ans ? Il y a un InterRail Global Pass pour toi à partir de 159 euros. Plus d'info et conditions sur www.sncb.be



www.sncb.be