

time to

HORIZON

Prête pour la croissance à venir

NATIONAL

Des déplacements plus
écologiques avec Railease

DESIRO, LE TRAIN DE DEMAIN

NOUVEAU SUR SNCB.TV

Dans les coulisses de l'atelier de traction d'Ostende

Les ateliers de traction de la SNCB représentent un domaine inconnu pour la majorité de nos voyageurs. Mais ils n'en sont pas pour autant moins intéressants! Découvrez notre nouveau film sur snbc.tv pour un point de vue unique sur le travail d'entretien dans l'atelier de traction d'Ostende.

www.snbc.tv



Destination mieux



Préparer notre mobilité du futur

L'avenir commence aujourd'hui : une boutade qui enfonce souvent des portes ouvertes, mais une évidence pour la SNCB. Lorsque la société commande de nouveaux trains, cela demande trois ou quatre ans avant que soit livrée la première voiture. À ce moment-là, on comptabilise déjà plusieurs années pour l'étude du projet, l'élaboration du cahier des charges et la procédure d'appel d'offres. Et ce n'est pas tout : les trains ont une longue durée de vie, ceux de la SNCB restent en service trente à quarante ans, parfois même plus longtemps.

Les nouvelles automotrices Desiro (voir notre dossier dans ce numéro) équipent la SNCB pour les prochaines décennies. Nous en avons commandé 305, la plus grosse commande de notre histoire. Cette nouvelle génération doit

contribuer à gérer l'augmentation prévue du nombre de passagers dans les prochaines années.

Mais notre réflexion va plus loin. Nous avons étudié les scénarios possibles de cette augmentation (voir l'article de la rubrique 'horizon') et nous en tenons compte dans l'élaboration de nos futurs plans de transport. Le plan de transport 2013 est une première étape importante dans le renouvellement des horaires, ce qui ne nous empêche pas de continuer à travailler à un plan sur un terme plus long.

Le train gagnera encore en importance au fil des années, pour les parcours domicile-lieu de travail et pour les trajets domicile-école. À terme, la construction du Réseau Express Régional autour de Bruxelles augmente la

capacité du réseau. La réalisation d'autres projets, comme la liaison ferroviaire Diabolo avec l'aéroport ou le tunnel entre Schuman et Josaphat, ouvrent également de nouvelles possibilités pour le réseau.

Si, ultérieurement, nous voulons mettre en service encore plus de trains, le gestionnaire de l'infrastructure doit trouver une solution au goulot d'étranglement de la Jonction entre Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi, car au cours des décennies à venir, Bruxelles restera le cœur du réseau ferroviaire belge.



Marc Descheemaeker
Administrateur délégué

04

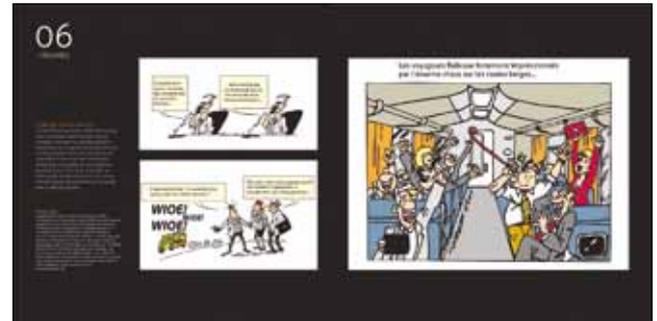
> SOMMAIRE

> Engagement

06 > **REGARDS** Glenn Elet

10 > **HORIZON** Prête pour la croissance à venir

14 > **RESPONSABILITÉ** Photos de voyageurs lecteurs



> Action

16 > **INFOS EXPRESS**

22 > **DOSSIER** Desiro, le train de demain

28 > **NATIONAL - INTERNATIONAL**



> En coulisses

30 > **TRAVAIL D'EXPERT** Répartiteurs de traction

32 > **UNE JOURNÉE AVEC** Stéphane Lorge

34 > **UN JOUR À LA SNCB** 1981, MS Break

35 > **MON TRAIN À MOI** Dirk Draulans



OURS ET CRÉDITS – Concept : SNCB / ✪ EURO RSCG C&O – Textes : Jacqueline Capier, Bruno Van Calster, Vanessa Vandenbruwaene
Adaptation française : CompanyWriters.be sprl – Photos : John Deroo, Denis Moinil, Reporters – **Mise en page** : Kathleen Van Vaerenbergh
Rédacteur en chef : Bruno Van Calster – **Impression** : Geers Offset – **Avec la collaboration de** Glenn Elet, Geoffroy Dotreppe, Stéphane Lorge – **Remerciements** à Dirk Draulans – **Éditeur responsable** : Michaël Vanloubbeek, Avenue de la Porte de Hal 40, 1060 Bruxelles
Info : infocorporate@sncb.be

10
L'ÉCONOMIE

PRÊT POUR LA CROISSANCE À VENIR



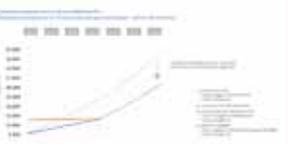
Après un été exceptionnellement chaud, l'économie française a enregistré un fort rebond au troisième trimestre. Le PIB a augmenté de 0,2% par rapport à la même période de l'année précédente. Cette croissance est soutenue par une consommation intérieure robuste et une exportation dynamique. Les perspectives restent positives pour l'avenir.

Le PIB a augmenté de 0,2% au T3 2017.

La consommation intérieure brute a augmenté de 0,3%.

Les exportations ont augmenté de 0,4%.

Les importations ont augmenté de 0,1%.



15
L'ÉCONOMIE

Meilleur État pour le tourisme de la France



La France est reconnue comme le meilleur pays pour le tourisme mondial. Cette réputation est due à sa diversité culturelle, ses paysages exceptionnels et ses services touristiques de qualité. Le secteur du tourisme continue de croître et contribue significativement à l'économie nationale.

Photos de voyageurs lecteurs

Les voyageurs lecteurs partagent leurs expériences et leurs conseils pour profiter au mieux de leur séjour en France. Ces témoignages offrent un aperçu précieux de la richesse culturelle et des paysages du pays.

Des vacances familiales à la... en route!

Le train offre une solution idéale pour les familles souhaitant voyager confortablement et écologiquement. Les services adaptés aux familles assurent un voyage agréable et sécurisé pour tous.

23
L'ÉCONOMIE

DESIRO™ LE TRAIN DE DEMAIN



Le nouveau train à grande vitesse DESIRO™ est conçu pour offrir une expérience de voyage plus rapide et plus confortable. Avec ses lignes aérodynamiques et ses technologies avancées, il représente l'avenir du transport ferroviaire à grande vitesse.

DESIRO™ LE TRAIN DE DEMAIN

Le train DESIRO™ permet de réduire les temps de trajet de 10% par rapport aux modèles actuels. Cette innovation contribue à rendre le train plus compétitif face à l'avion et à la voiture individuelle.

28
L'ÉCONOMIE

Des déplacements professionnels plus écologiques grâce à Adisite



Adisite propose des solutions innovantes pour rendre les déplacements professionnels plus écologiques et plus efficaces. Grâce à ses services personnalisés, les entreprises peuvent optimiser leurs trajets et réduire leur empreinte carbone.

Le train est devenu le mode de transport préféré des professionnels.

Adisite a développé une plateforme qui permet de réserver facilement des billets de train pour des déplacements professionnels. Cette solution simplifie la gestion des déplacements et favorise l'adoption du train comme mode de transport privilégié.

Le train est devenu le mode de transport préféré des professionnels.

Adisite a développé une plateforme qui permet de réserver facilement des billets de train pour des déplacements professionnels. Cette solution simplifie la gestion des déplacements et favorise l'adoption du train comme mode de transport privilégié.

Le train est devenu le mode de transport préféré des professionnels.

Adisite a développé une plateforme qui permet de réserver facilement des billets de train pour des déplacements professionnels. Cette solution simplifie la gestion des déplacements et favorise l'adoption du train comme mode de transport privilégié.

33
L'ÉCONOMIE

PEINTRE



Le secteur de la peinture et des travaux de rénovation connaît une croissance soutenue. Les professionnels de ce secteur offrent des services de haute qualité pour améliorer l'esthétique et la durabilité des bâtiments.

Le secteur de la peinture connaît une croissance soutenue.

Les entreprises de peinture investissent dans de nouvelles technologies et matériaux pour offrir des solutions plus durables et écologiques. Cette évolution répond aux attentes croissantes des clients pour des espaces plus sains et plus agréables.

34
L'ÉCONOMIE

Le train est devenu le mode de transport préféré des professionnels



Le train est devenu le mode de transport préféré des professionnels. Cette préférence est due à sa ponctualité, son confort et son caractère écologique. Les entreprises privilégient de plus en plus le train pour leurs déplacements professionnels.

Le train est devenu le mode de transport préféré des professionnels.

Les avantages du train pour les professionnels sont nombreux : réduction des coûts, gain de temps et contribution à la réduction de l'empreinte carbone. Ces facteurs expliquent le succès croissant de ce mode de transport.

Le train est devenu le mode de transport préféré des professionnels.

Les avantages du train pour les professionnels sont nombreux : réduction des coûts, gain de temps et contribution à la réduction de l'empreinte carbone. Ces facteurs expliquent le succès croissant de ce mode de transport.

35
L'ÉCONOMIE

Dirk Draulans



Dirk Draulans est un expert en matière de développement économique et industriel. Ses analyses et ses recommandations sont précieuses pour les entreprises et les décideurs publics.

Dirk Draulans

Dirk Draulans est un expert en matière de développement économique et industriel. Ses analyses et ses recommandations sont précieuses pour les entreprises et les décideurs publics.

06

> REGARDS

LE MONDE EN UN CLIN D'ŒIL

Glenn Elet a sa propre vision du monde, tout en sachant qu'il ne peut pas le changer. Son œuvre, jamais acerbe ni mordante, est un gros clin d'œil sincère. Le dessinateur-caricaturiste puise son inspiration dans son environnement immédiat, l'actualité ou le monde en général. Pour Time to B, il illustre les articles de ses dessins et se fait l'écho humoristique de toutes les nouveautés que la SNCB propose.

Glenn Elet

Glenn Elet est né en 1957 et travaille comme caricaturiste et illustrateur pour différents journaux et magazines. Ses dessins ne portent pas atteinte aux fondements de la société et n'appellent pas à la révolution. Ils se fauflent joyeusement et sans prévenir dans le cerveau du lecteur et l'invite, par une élégante plaisanterie, à sourire. Une belle bouée de sauvetage pour l'homme de la rue épuisé, un véritable pied de nez à l'homme politique sans pudeur, ou encore, un soupçon de mélancolie... Le crayon de Glenn fait le tri, sélectionne. Il offre au lecteur un petit sourire par petites touches, une illusion qui invite à l'autoréflexion. Quoi d'autre sinon ?
www.glennelet.be



Les voyageurs Railease fortement impressionnés
par l'énorme chaos sur les routes belges...



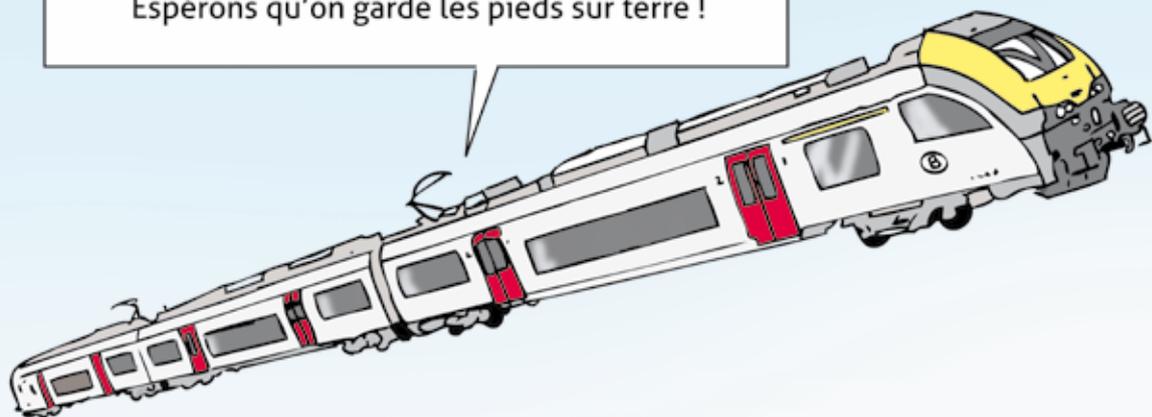
LIAISON DIABOLO : À ZAVENTEM EN DEUX TEMPS TROIS MOUVEMENTS

BONNE NOUVELLE !

Le week-end nanas de ta femme, prévu chez toi, avec ses copines d'outre-mer. Et bien, je te rassure tout de suite, elles seront dans l'avion bien plus vite que tu ne l'imagines !



Un train léger, dites-vous !?!
Espérons qu'on garde les pieds sur terre !



GIANNI ELET

10

> HORIZON

PRÊTE POUR LA CROISSANCE À VENIR



Au cours des dix dernières années, la SNCB a affiché des chiffres de croissance impressionnants concernant le trafic intérieur de voyageurs. Entre 2000 et 2010, le nombre de voyageurs a augmenté de 54 %. En 2011, cette tendance s'est poursuivie : le nombre a augmenté de 2,9 % pour atteindre 221,3 millions. Selon le Bureau fédéral du Plan, le nombre de voyageurs augmentera au moins de 1,5 % par an au cours des prochaines décennies. Absorber cette croissance et stimuler la qualité de l'offre constituent un double défi pour la SNCB.

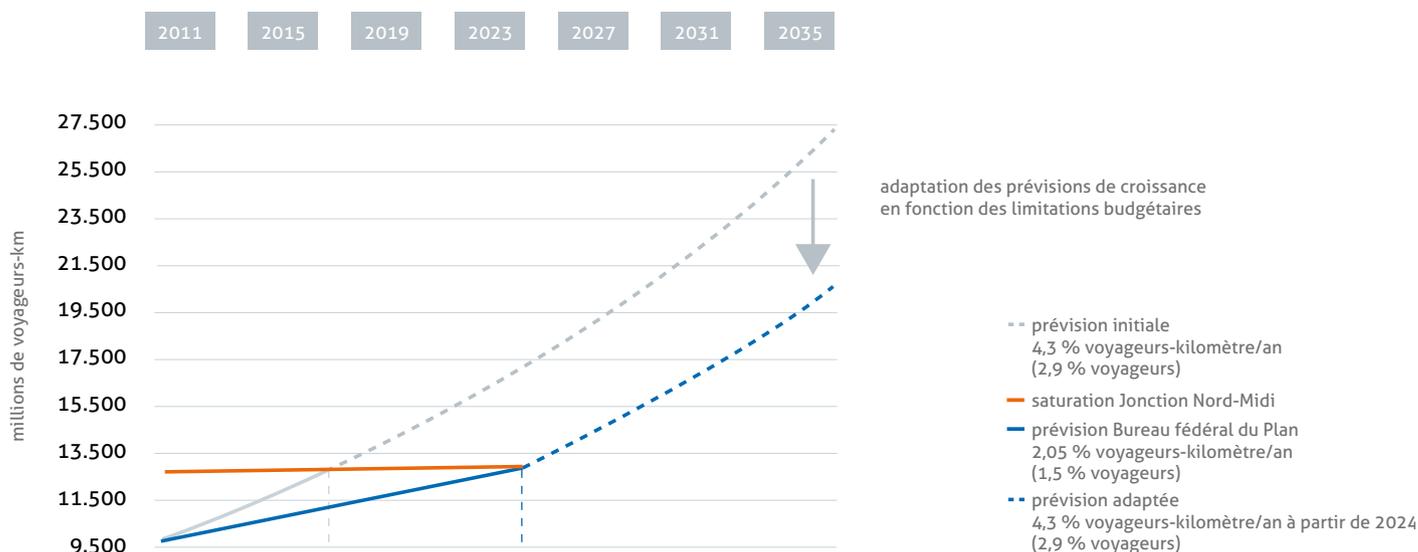
Des taux de croissance impressionnants

D'un point de vue historique, la croissance de la SNCB peut être qualifiée d'impressionnante.

La baisse considérable du nombre de voyageurs, qui a commencé dans les années soixante du siècle dernier et qui a eu des répercussions jusqu'au début du nouveau

millénaire, a presque entièrement été comblée. Cette croissance est parallèle à une diminution de plus de 50 % du nombre d'agents, qui culminait à plus de 80.000 au milieu des années soixante.

Croissance escomptée selon le Bureau fédéral du Plan (Perspectives à long terme de l'évolution des transports en Belgique : scénario de référence)



Exprimé en voyageurs-kilomètres, le taux de croissance pour la période 2005-2008 s'élève en moyenne à 4,9 % ; dans les années de crise 2009-2010, il a diminué jusqu'à 1,6 %. La croissance (voyageurs-km) pour la période 2000-2010 (*) s'élève au total à 35,7 %, ce qui est très impressionnant, même dans une perspective européenne. Sur la même période, les pays voisins s'en sortent beaucoup moins bien (SNCF : 22,0 %, NS : 4,7 % et DB : 4,3 %). En nombre de voyageurs, la SNCB a enregistré une augmentation de 43,8 % sur la même période (SNCF : 26,9 %, NS : 4,6 % et DB : 10,8 %).

(*) Comparaison européenne sur base des chiffres UIC : le nombre de voyageurs et de voyageurs-km comprend le nombre de voyageurs nationaux et internationaux sur le territoire national.



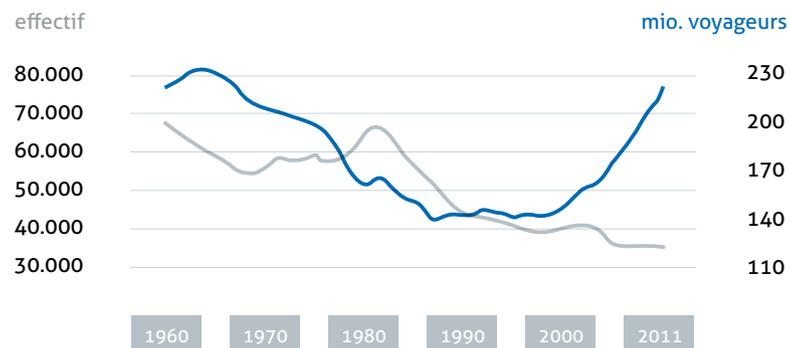
La SNCB part d'un scénario modéré qui prévoit une croissance du nombre de voyageurs de 1,5 % par an.

Préparer la croissance future

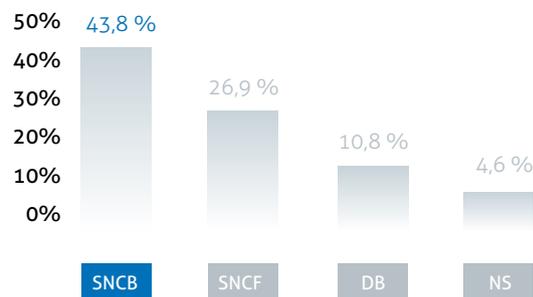
Sur base du scénario de référence du Bureau du Plan (*Working Paper 12 08 : perspectives à long terme de l'évolution des transports en Belgique : scénario de référence et deux scénarios de politique*), la SNCB a calculé le

taux de croissance de la mobilité par chemin de fer. En voyageurs-kilomètres, le transport ferroviaire augmentera de 2,05 % par an jusqu'en 2030, soit une croissance cumulée de 39 %. Le scénario de référence suppose une politique inchangée. Avec une politique qui

Evolution du nombre de voyageurs et d'agents depuis 1960 (mio. voyageurs)



Nombre de voyageurs des opérateurs ferroviaires européens (évolution en % 2000 - 2010) source UIC



encourage davantage le transport durable (*scénario 2 dans le Working Paper 12 08*), le taux de croissance est de 4,3 % par an ! Pour réaliser cette croissance, deux conditions doivent être remplies. Tout d'abord, il faut trouver une solution à la saturation de la Jonction Nord-Midi à Bruxelles. Une partie importante du trafic ferroviaire passe par ce goulot d'étranglement et, avec l'infrastructure existante, il est impossible d'ajouter davantage de trains. Ensuite, la SNCB doit pouvoir disposer de ressources d'investissement suffisantes. Dans le contexte actuel où les pouvoirs publics font des efforts considérables pour maîtriser les dépenses, le gouvernement impose des contraintes budgétaires. Par conséquent, la SNCB part du scénario de référence où le nombre de voyageurs-kilomètres augmente de 2,05 % jusqu'en 2024 (+1,5 % du nombre de voyageurs). Par la suite, elle tient compte d'une croissance de 4,3 % (+ 2,9 % du nombre de voyageurs). Avec la mise en service des trains qui ont été commandés ces dernières années, la SNCB dispose, en principe, de suffisamment de places assises jusqu'en 2023-2024.

Nouveau plan de transport pour le trafic intérieur de voyageurs

SNCB Mobility développe actuellement un nouveau plan de transport qui sera introduit à la fin de l'année 2013. Ses principaux axes sont l'augmentation de la robustesse des relations, l'amélioration des correspondances (y compris avec les autres moyens de transport) ainsi que des horaires clairs et cadencés. Ce plan permettra à court et à moyen terme de gérer le nombre croissant de voyageurs et de soulager les congestions.

Pour le long terme, la SNCB a mené une étude d'orientation stratégique qui identifie la future demande de mobilité et présente les lignes principales d'une offre 2020-2030. Les principes de base du plan de transport 2013 restent valables, mais ils sont interprétés de manière beaucoup plus stricte. Le plan prévoit un service minimum de deux trains par heure dans chaque sens

pour toutes les gares et tous les points d'arrêt (si la demande est suffisante). Les trains circuleront toutes les demi-heures ou toutes les quinze minutes, ce qui diminuera la nécessité de trains de pointe supplémentaires. Actuellement, 31 % des trains planifiés dans l'horaire de base ne circulent pas selon le schéma cadencé, ce qui multiplie les risques de perturbations dans le service ferroviaire et une mise sous pression de la ponctualité. D'autres aspects du futur plan de transport se concentrent sur deux pôles : plus de clarté et de confort pour les clients et une meilleure gestion du trafic ferroviaire visant à le rendre plus fluide. Un schéma d'exploitation rigoureux offre au voyageur une vue plus claire de l'offre et simplifie la gestion en temps réel pour la SNCB et Infrabel. Grâce au nouveau plan de transport, les clients auront en outre plus de temps pour les correspondances, en fonction des conditions réelles.



Le nouveau plan de transport de décembre 2013 mise sur une plus grande ponctualité, de meilleures correspondances et des horaires plus clairs.



Photos de voyageurs lecteurs

Fin juin, juste avant le départ des grandes vacances, les voyageurs ont eu l'occasion de se faire photographier avec leur livre préféré dans les gares de Gand-Saint-Pierre, Anvers-Central, Ostende et Bruxelles-National-Aéroport. Un photographe, du matériel d'éclairage professionnel, des centaines de lecteurs enthousiastes, un décor impressionnant, et les gares prennent l'allure d'un studio photo surprenant !

Les vacances d'été sont traditionnellement la période où l'on lit le plus de livres. La fondation Stichting Lezen et la SNCB se sont associées pour mettre ce groupe de lecteurs enthousiastes à l'honneur et marquer le

début d'un nouvel été de lectures. Les voyageurs qui avaient un livre ont été les protagonistes de 4 séances photos glamour, et ont pu tenter leur chance pour gagner des billets SNCB ou des colis de livres. Une initiative couronnée de succès comme en témoigne A. Oyen d'Anvers : 'Une action splendide. À refaire tous les étés ! Une vraie invitation à entrer dans une librairie ou une bibliothèque.' Pour découvrir toutes ces photos, rendez-vous sur www.iedereenleestindetrein.be

'Iedereen Leest' (c'est-à-dire 'tout le monde lit dans le train') est un projet de la fondation Stichting Lezen mené en collaboration avec la SNCB.

Mobility Deal pendant la Semaine de la Mobilité



La mobilité est au cœur des préoccupations de la SNCB et c'est tout naturellement qu'elle participe activement à la Semaine de la Mobilité. Ainsi, les voyageurs ont pu acheter pour 9,90 euros, le Mobility Deal, un billet spécial aller-retour/journée valable en 2e classe entre deux gares belges aux choix.

La SNCB a participé à différents événements. A Bruxelles, 200 petits-déjeuners ont été distribués aux navetteurs présents dans la gare Delta. Dans le cadre de l'action 'A l'école/au travail sans voiture', la SNCB a offert 200 abonnements d'une semaine aux entreprises et aux écoles. En Wallonie, de nombreux billets gratuits, ainsi

que des cadeaux, ont été distribués au grand public lors des Midis de la Mobilité organisés dans cinq villes (Wavre, Mons, Charleroi, Liège et Namur). Lors de ces rencontres, les salariés, employeurs et étudiants ont reçu plein d'infos concernant les différents produits domicile-travail/école (à découvrir sur www.gagnez-en-mobilite.be).



Destination festivals d'été... en train !

C'est devenu un classique : se rendre en train à un festival d'été. Chaque année, la SNCB met tout en œuvre pour accompagner les visiteurs des plus grands festivals sans encombre et en toute sécurité. Son offre supplémentaire attire de nombreux jeunes : ils

évitent la densité du trafic routier et rentrent chez eux en toute sécurité après plusieurs jours parfois épuisants. Cette année, la SNCB a mis en service des trains spéciaux à destination de différents grands festivals comme TW Classic, TW Boutique, Graspop, Pukkelpop et les Franco-folies. Pour Dour, elle a même mis en place des

arrêts supplémentaires. Par ailleurs, elle a pris en considération des événements de moindre envergure comme le Laundry Day à Anvers ou l'OpenFields festival à Charleroi. Ce dernier s'inscrit particulièrement dans une démarche écologique, et prendre le train devient alors une évidence.

Lavage de train écologique et efficace



Laver un train n'est pas une tâche facile: c'est une opération qui nécessite beaucoup d'eau et qui doit être effectuée plusieurs fois tout au long de l'année. Afin de pouvoir travailler en toute saison, une installation de lavage de train couverte représente une solution. De plus, l'eau que l'on consomme est réutilisée. Toujours dans le respect de l'environnement, bien sûr.

Le trainwash de Ostende permet d'économiser jusqu'à 80 % d'eau de ville.

COMMENT FONCTIONNE UN TRAINWASH ?



1. Le train est mouillé par pulvérisation. En hiver, lors de températures inférieures à 5°C, l'eau de lavage utilisée est à 60°C et ne peut donc pas geler.

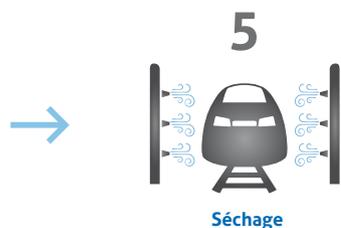
2. Le train se déplace à 5 km/h à travers le trainwash. Le détergent est ensuite appliqué.

3. Des brosses créant un léger effet (grâce à des grains de carbure de silicium intégré) nettoient la caisse de la voiture.

4. Le train est rincé. Une eau plus douce est utilisée pour les fenêtres.

L'atelier de traction d'Ostende dispose depuis 2005 d'un trainwash couvert. Les eaux usées sont recueillies, purifiées et ensuite réutilisées pour nettoyer les trains. Cela permet d'économiser jusqu'à 80 % d'eau de ville.

Le nettoyage d'une unité de transport demande près de 800 litres d'eau. Grâce à l'épuration des eaux usées, seule une consommation réelle de 210 litres (environ 1/3 d'eau de pluie et 2/3 d'eau de ville) est nécessaire. Les 590 litres restants sont récupérés et purifiés.



5. Dans la dernière étape, le matériel est partiellement séché via un système de soufflerie.

NOUVEAU TRAVEL CENTRE À BRUXELLES-NORD

Fin avril, la SNCB a ouvert un nouveau Travel Centre à la gare de Bruxelles-Nord. Cinq guichets y sont réservés au trafic ferroviaire intérieur. Efficacement protégé contre le bruit environnant par des parois

en verre, ce nouvel espace accueille, en toute tranquillité, les clients pour l'achat de leur ticket ou pour demander des informations. Il s'agit de la première phase du lifting en profondeur de Bruxelles-Nord.



MONTE-ESCALIERS POUR LES VOYAGEURS À MOBILITÉ RÉDUITE

À L'HEURE ACTUELLE, 114 DES 209 GARES BELGES SONT ACCESSIBLES AUX VOYAGEURS EN FAUTEUIL ROULANT MOYENNANT UNE ASSISTANCE. POUR ENCORE AMÉLIORER CETTE ACCESSIBILITÉ, LA SNCB A FAIT L'ACQUISITION DE 23 MONTE-ESCALIERS. SI LES ASCENSEURS SONT DÉFECTUEUX, EN CAS DE TRAVAUX DANS LA GARE OU D'AUTRES CIRCONSTANCES EXCEPTIONNELLES, CE DISPOSITIF PERMET AUX VOYAGEURS À MOBILITÉ RÉDUITE DE POUVOIR PRENDRE LE TRAIN SANS PROBLÈME.



Diabolo : facilement du train à l'avion

Début juin 2012, la liaison Diabolo vers l'aéroport a été mise en service.

La relation souterraine entre Bruxelles-National-Aéroport et Malines permet de rejoindre le nord du pays directement à l'aéroport. L'ouverture, sous le tarmac, du tunnel ferroviaire est une étape importante de ce projet d'envergure qui, à terme, fera de cet aéroport un des plus accessibles d'Europe, autant pour le trafic national qu'international.

Gain de temps important au départ du nord

Avec le projet Diabolo, les voyageurs en provenance de Malines et d'Anvers bénéficient du gain de temps le plus important. Par exemple, un voyageur venant d'Anvers effectue dorénavant le trajet direct en 34 minutes, au lieu de 54 minutes avec



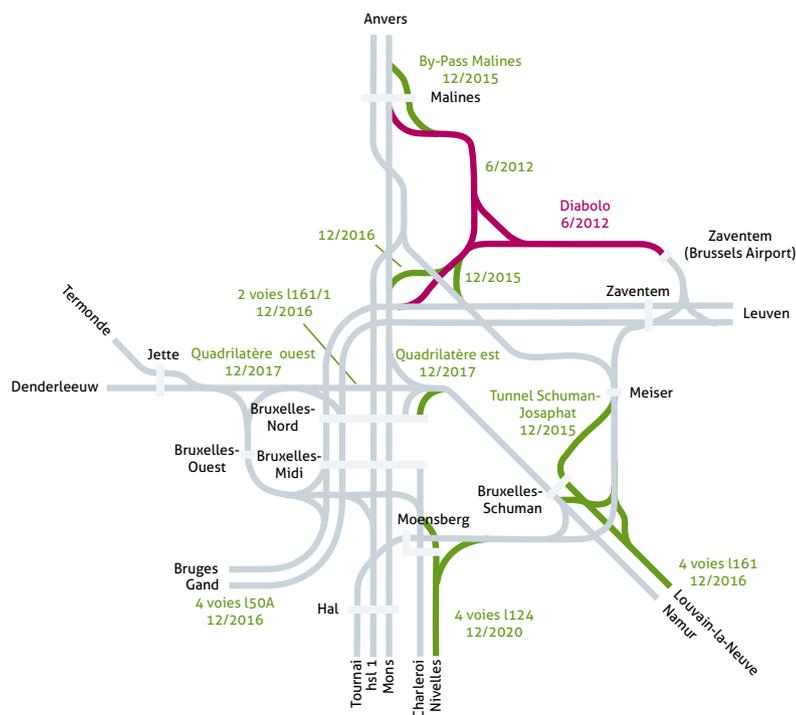
Grâce à la liaison Diabolo, les voyageurs en train gagnent entre 20 et 30 minutes sur leur trajet vers l'aéroport.

l'ancienne liaison qui nécessitait une correspondance à Bruxelles-Nord. Le gain de temps est également important pour les voyageurs venant de Neerpelt (104' au lieu de 121'), Beveren (52' au lieu de 87'), Lier (38' au lieu de 54') et Noordkempen (68' au lieu de 103'). Depuis le 10 juin, un train

circule, toutes les heures, entre l'aéroport et Anvers. Il roule également jusque Louvain et Landen. De plus, Malines bénéficie d'un deuxième train par heure parce que le train de Gand circule sur la nouvelle ligne. En décembre, la ville d'Anvers sera desservie par un deuxième train.

Calendrier des grands travaux d'infrastructure autour de Bruxelles

6/2012	12/2015	12/2016	12/2017	12/2020
Relation Diabolo nord de l'aéroport	Relation Diabolo sur la ligne 26 Tunnel Schuman-Josaphat Bypass Malines	Relation Diabolo sur la L25 4 voies sur la ligne 161 Ottignies – Bruxelles 4 voies sur la ligne 50A St-Kat-Lombeek – Bruxelles	Quadrilatère est Quadrilatère ouest	4 voies sur la ligne 124 entre Linkebeek et Nivelles



Nouvelle infrastructure

Le tronçon le plus impressionnant du Diabolo est le tunnel situé sous l'aéroport. Mais il ne s'agit que d'une partie du projet. Pour rejoindre Anvers, le gestionnaire de l'infrastructure, Infrabel a construit une nouvelle voie entre Schaerbeek et Malines sur la berme centrale de l'E19. La gare de Bruxelles-National-Aéroport a également été complètement renouée et les guichets sont plus spacieux.

Chaînon manquant

Pour profiter au maximum des avantages du Diabolo, deux éléments importants manquent encore : une connexion à Malines avec la ligne existante vers Anvers (ligne 25), au-delà de la gare de Malines-Nekkerspoel

et une deuxième connexion, sur la même ligne, à hauteur de Schaerbeek. Ces tronçons devraient, respectivement, entrer en service fin 2015 et fin 2016.

D'autres projets ont également une influence

sur le trafic ferroviaire vers l'aéroport : une liaison avec la voie de contournement à Bruxelles (ligne 26), la réalisation du tunnel Schuman-Josaphat et la mise à quatre voies des lignes vers Gand, Charleroi et Namur.

Supplément Diabolo

Comme l'infrastructure Diabolo est presque achevée et que l'offre des trains vers l'aéroport s'étend à une clientèle plus large, le prix du billet de train passe de 2,16 euros à 4,33 euros. Ce supplément est une décision gouvernementale liée au financement des travaux d'infrastructure. La SNCB versera donc l'intégralité de ce supplément à la Northern Diabolo, un partenariat public-privé pour la construction du Diabolo.



La gare de Bruxelles-Aéroport-National a reçu de nouveaux guichets plus spacieux.

SNCB : Résultat opérationnel meilleur que prévu

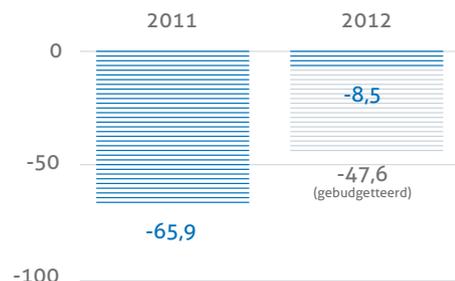
Le 1er semestre 2012 indique une nette amélioration du cash flow (EBITDA)* de la SNCB. Selon l'administrateur délégué, Marc Descheemaeker, c'est la preuve que le plan d'économies, adopté en octobre 2011, porte ses fruits.

(* Revenus sans les intérêts, taxes, dépréciations et amortissements ou 'Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization'.

La SNCB ferait-elle mieux que prévu ?

Marc Descheemaeker: "Notre cash flow pour ce 1^{er} semestre 2012 s'élève à -8,5 millions

Evolution EBITDA 1er semestre (millions d'euros)



Un cash flow de -8,5 millions d'euros pour le premier semestre 2012 contre -65,9 millions d'euros en 2011. Une progression par rapport aux -47,6 millions d'euros budgétés pour cette même période.



La SNCB a pu réduire sensiblement ses coûts d'exploitation.

d'euros, alors que les prévisions tablaient sur -47,6 millions. Bien mieux donc que prévu. La SNCB revient de loin. Sur base annuelle, notre cash flow 2009 avait atteint -288 millions d'euros. Ce montant était principalement dû à la crise économique et à l'augmentation de divers coûts, notamment celui de l'énergie."

Les coûts de la SNCB sont-ils mieux sous contrôle ?

MD: "Nos coûts d'exploitation ont diminué depuis l'année passée. Les coûts énergétiques ont baissé de 22 à 25 % pour le trafic voyageurs. D'autres frais d'exploitation ont aussi diminué, en moyenne, de 4,5 %. Le plan d'économies amorcé en octobre 2011, et qui vise à parvenir en 2015 à un EBITDA positif, est donc efficace. Les résultats semestriels prouvent que nous avançons."

Existe-t'il d'autres avancées significatives ?

MD: "Notre plan d'action ponctualité fonctionnelle : 87,9 % des trains arrivent à l'heure,

contre 87 % l'année passée à la même période. La ponctualité, après neutralisation, est à présent de 92,8 % en 2012, contre 91,7 % en 2011."

Qu'en est-il des mesures de sécurité ?

MD: "Nous nous sommes engagés à accélérer l'installation du système de freinage TBL1+ sur nos trains. Fin juin 2012, 80 % du matériel était doté du TBL1+. Ce qui représente plus de 800 véhicules. En 2013, toutes les locomotives et automotrices seront équipées."

Le nombre de voyageurs est-il toujours en augmentation ?

MD: "Depuis le début de cette année, nous avons transporté plus de 119 millions de voyageurs. Ce qui correspond à une légère augmentation de 0,5 % par rapport à l'année passée. Dans les années à venir, nous attendons d'ailleurs un tassement de l'impressionnante courbe de croissance de la décennie écoulée."



Tweets #sncb

Message @sncb : COUPEZ L'AIROCO ! Mes ovules n'ont pas encore besoin d'être congelés.

Sunday, July 29, 2012, 12:29:25
by Sabriniski

Vive le #wifi gratuit dans les trains en #finlande. La #sncb peut s'en inspirer.

Tuesday, July 31, 2012, 13:08:05
by Buryha

Une demi-heure de Leuven à Liège grâce à la ligne grande vitesse de la SNCB. Un investissement quand même utile, manifestement.

Monday, July 30, 2012, 10:54:57
by Coasterboy76

Airco et, à ma grande surprise, des places libres dans le train vers la côte. Merci @SNCB ! #SNCB

Sunday, August 19, 2012, 11:41:59
by Yurikuse

Sympa de la part de la #sncb : de l'eau et des gaufres au sucre gratuites à Knokke en raison des problèmes du train pour Bruges.

Monday, July 23, 2012, 17:25:40
by Bram_vdp

@JanVdE : A la #sncb, vous pouvez télécharger votre ticket sur votre eID, pas besoin d'imprimer. E-mail de confirmation. #pratique

Monday, July 23, 2012, 13:24:59
by Olimaes

21

> INFOS EXPRESS

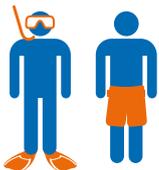
La SNCB en prime time sur la chaîne Eén

Sur la chaîne de télévision flamande Eén a débuté fin août la nouvelle émission 'Iedereen beroemd'. Chaque émission commence par le 'pendelquiz', un quiz pour les navetteurs. Des voyageurs sélectionnés au hasard tentent de répondre à 3 questions. Le candidat qui répond correctement à la première question gagne 50 euros, 100 euros à la deuxième question et finalement 150 euros à la troisième. Par contre, si sa réponse est fautive, il est prié de descendre à la station suivante. La SNCB en sort d'office gagnante : l'émission est diffusée tous les soirs de la semaine.

Trains vers la côte

2.200.000

En juillet et août, la SNCB a transporté 2,2 millions de voyageurs vers la Côte



70.000

Nombre de voyageurs par jour lors des journées records de mercredi 25 et jeudi 26 juillet.

429

Nombre de trains supplémentaires par semaine vers la Côte en période estivale



45

45 km d'embouteillages vers la Côte le 25 juillet, journée noire pour le trafic routier avec plusieurs accidents





**DESIRO,
LE TRAIN DE DEMAIN**



2008. La SNCB commande 305 automotrices. Prix de revient : 1.425 millions d'euros. L'achat le plus important de l'histoire de l'entreprise ferroviaire. De nouveaux trains modernes, légers, baptisés Desiro. Indispensables pour garantir des voyages confortables aux passagers toujours plus nombreux. Prévus également pour intégrer le Réseau Express Régional (RER) autour de Bruxelles. Depuis quelques mois, les premiers circulent sur le réseau. Bienvenue dans le train de demain !



Pour une montée et une descente des passagers plus aisée et plus rapide, les voitures sont équipées de larges portes coulissantes.

Le sprint entre les gares

Desiro (dont le nom officiel est MR08) répond aux services interrégionaux et omnibus. Il inclut des arrêts fréquents et vise un groupe cible de navetteurs qui doivent pouvoir monter et descendre du train le plus vite possible. D'où son allure de sprinter ! Comme il accélère beaucoup plus rapidement que les autres trains du réseau, chaque trajet peut être parcouru à une vitesse moyenne élevée malgré les différentes haltes. Autre avantage : la marge de résorption des retards plus importante favorise la ponctualité.

Pour une montée et une descente des passagers plus aisée et plus rapide, les voitures sont équipées de larges portes coulissantes. Les automotrices se composent de trois voitures et offrent une capacité de 280 places assises et, au besoin, de 300 places debout supplémentaires. Elles peuvent être attelées par 4, pour un total de 1.120 places.

Un projet orienté client

Les automotrices Desiro peuvent transporter un nombre considérable de voyageurs. Si la capacité actuelle s'avère insuffisante en raison d'une forte augmentation de ce nombre au cours de ces prochaines années, il sera facile d'intercaler une voiture supplémentaire. Tous les câblages sont déjà prévus.

Le nombre élevé de passagers n'enlève rien au confort. La température est réglée de manière standard sur 22°C, mais l'accompagnateur de train peut l'adapter en fonction de la température extérieure.

Chaque voiture dispose de 8 prises électriques permettant, par exemple, d'utiliser un ordinateur portable dont les batteries sont déchargées.

L'information aux voyageurs se fait via de grands panneaux LCD et le système sonore. Un autre système basé sur des écrans communique des informations supplémentaires ou présente des produits SNCB.

**Les 305 rames Desiro offrent
en tout 84.500 places assises**

La sécurité : un atout

L'arsenal des équipements de sécurité est impressionnant. Les trains disposent du système de sécurité TBL1+ et ETCS1, ce qui réduit au maximum le risque de franchir les feux rouges.

Un capteur optique placé sous les portes ferme celles-ci s'il n'identifie aucun mouvement pendant 10 secondes. Le contour des portes est recouvert d'une bande de protection en caoutchouc et leur ouverture est automatique en cas de détection d'un obstacle. Dès que le train atteint une vitesse de 5 km/h, leur fermeture est, elle aussi, automatique. Le personnel de la SNCB peut actionner les ouvertures de

secours situées à l'intérieur et à l'extérieur de la voiture.

Par ailleurs, des boutons d'alarme sont présents dans les voitures et les toilettes. Chaque voiture dispose de consoles indiquant sur quel bouton d'alarme on a poussé, ce qui permet aux accompagnateurs de train de se rendre immédiatement dans la bonne direction. Les Desiro sont également équipées d'un vaste système anti-incendie comprenant boîtiers manuels d'alarme incendie et détecteurs de fumée. Des portes coupe-feu séparent les différents compartiments et se ferment automatiquement en cas d'alarme-incendie (mais elles peuvent être ouvertes en permanence pour ne pas empêcher une éventuelle évacuation).

Les caméras de surveillance ont pour objectif d'augmenter le sentiment de sécurité général et de dissuader les agresseurs potentiels. De même, le concept d'espace ouvert augmente le contrôle social. Les Desiro comptent beaucoup moins de cloisons de



Les Desiro ont peu de parois, ce qui crée un intérieur très spacieux.

Accès aisé pour les personnes à mobilité réduite

Desiro dispose d'une meilleure accessibilité, de larges portes et d'une rampe d'accès pour personnes en fauteuil roulant. Un espace multifonctionnel réserve deux places pour les fauteuils roulants. Les toilettes sont également accessibles aux personnes à mobilité réduite, tout comme une alarme SOS prévue pour les personnes victimes malheureuses d'une chute et incapables de se relever seules.

séparation que les automotrices actuelles. En ce sens, elles ressemblent davantage à une voiture de métro.

Un mieux pour l'environnement

Les automotrices Desiro sont plus légères que les trains de la SNCB auxquels elles peuvent se comparer (146,8 tonnes contre 156 pour une automotrice MS96). Elles sont donc moins énergivores qu'un train classique et peuvent même produire de l'énergie au moyen des freins électriques qui fonctionnent comme des générateurs. La consommation d'énergie globale diminue ainsi de 15 %. D'autres éléments font aussi de Desiro un train plus vert : son isolation efficace, ses vitres teintées et la fermeture automatique de ses portes (*voir l'article dans son intégralité dans le Time to B n°11*).

Un poste ergonomique pour le conducteur de train

Le conducteur de train assume une lourde responsabilité. L'ergonomie et le confort constituent par conséquent deux points d'attention essentiels. Les postes de conduite des Desiro sont réellement le nec plus ultra dans ce domaine. Le tableau de bord contenant des

Un système de diagnostic informatisé étendu

Le système de diagnostic de la MR08 reconnaît, enregistre et signale tout dysfonctionnement au niveau de la rame. Le conducteur reçoit des messages sur les limitations fonctionnelles importantes des systèmes, comme la propulsion, le réseau électrique de bord, les jonctions, les freins, le réglage de la température et les portes. À l'aide d'un ordinateur, le personnel d'entretien peut consulter les messages spécifiques sur des dysfonctionnements.

instruments de conduite et des panneaux divers est installé tout autour du conducteur qui en a ainsi une bonne vision panoramique. Un écran délivre toutes les informations utiles sur l'état du train. De nombreuses opérations sont informatisées, ce qui n'est pas le cas pour les anciens trains. Assis confortablement, le conducteur peut encore mieux se concentrer sur la conduite. Il peut aussi régler la température de son poste et même disposer d'un petit frigo pour boissons et nourriture.

Données techniques

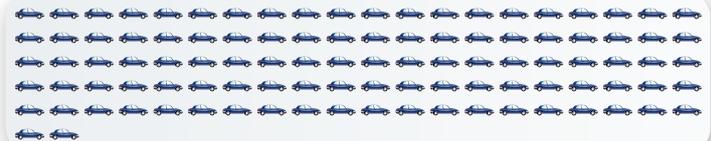
Type de train	automotrice électrique triple
Tension	<ul style="list-style-type: none">• 95 rames bi-tension 3 kV en courant continu / 25 kV en courant alternatif• 210 rames monotension 3 kV en courant continu
Vitesse maximale	160 km/h
Longueur	79,9 mètres
Contenu du réservoir d'eau des toilettes	400 litres
Puissance maximale	2.200 kW
Poids à vide	146,8 tonnes
Nombre de places assises (248 2 ^e classe, 32 1 ^{re} classe)	280



1 Desiro = 27,5 automobiles *



1 Desiro = 112 automobiles *



1 Desiro = 70 automobiles *



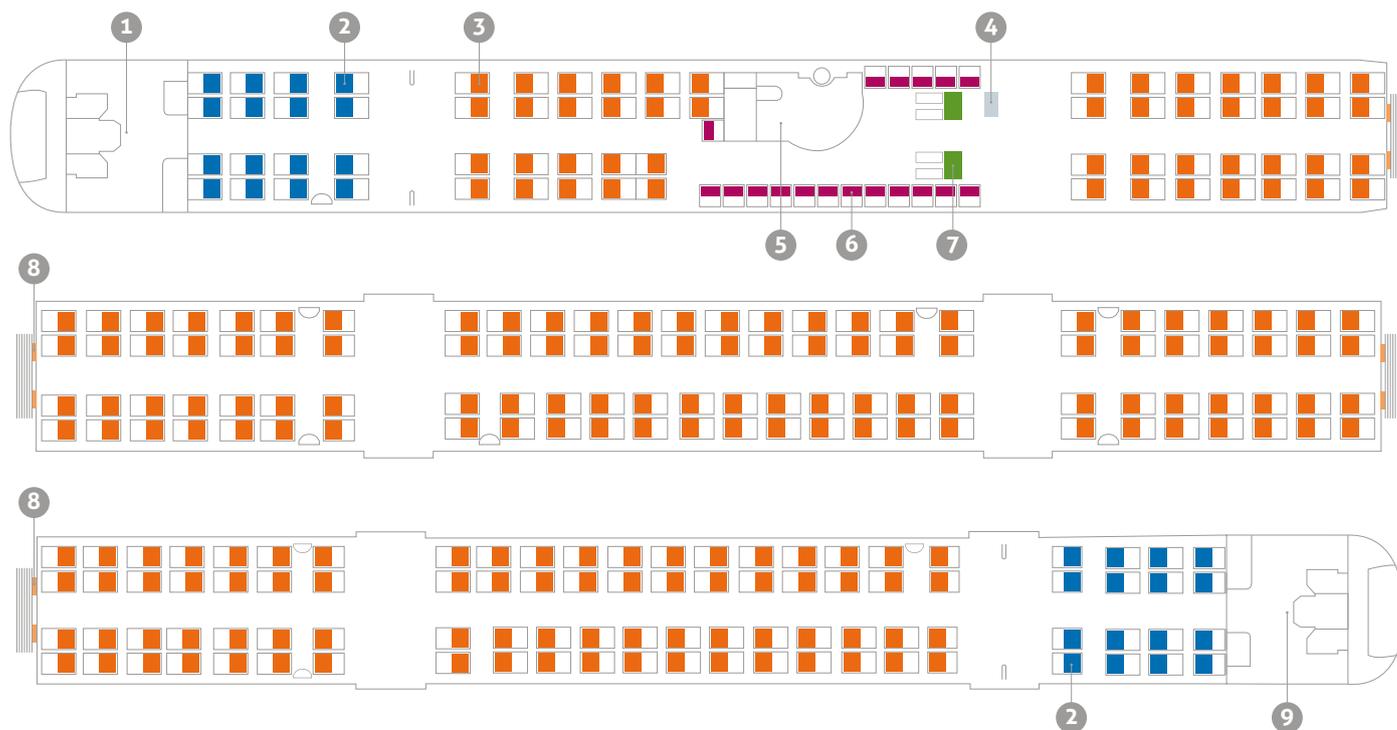
* comparaison par rapport à une automobile moyenne

Où circulent les Desiro ?

Actuellement, la SNCB dispose de 18 automotrices Desiro circulant principalement comme train omnibus sur les lignes Dinant – Libramont, Libramont – Arlon, Braine-l'Alleud – Alost et Bruxelles – Leuven via

l'aéroport. Quelques rames circulent comme train IR entre Anvers et Nivelles. À terme, les Desiro sillonneront tout le pays. Au total, 95 des 305 rames seront utilisées spécialement pour le futur Réseau Express Régional autour de Bruxelles.

Composition



1 Poste de conduite - extrémité 2

2 Compartiment de 1^{re} classe

3 Compartiment de 2^e classe

4 Emplacement de la rampe PMR

5 Espace sanitaire - WC

6 Strapontins dans l'espace multifonctionnel

7 Emplacement pour les voyageurs en fauteuil roulant

8 Porte coupe-feu

9 Poste de conduite - extrémité 1

28

> NATIONAL

Des déplacements professionnels plus écologiques grâce à Railease

2008. La SNCB commercialise le projet Railease, le duo 'voitures de société et train'. Une solution ingénieuse : les employés peuvent choisir, à tout moment, le moyen de transport le plus approprié.

Qu'est-ce que Railease ?

Railease s'adresse aux entreprises dotées d'un parc automobile. Il se compose d'une formule incluant un certain nombre de voyages quotidiens que les employés peuvent utiliser à leur guise. Il leur suffit de compléter la date pour voyager de façon illimitée toute une journée sur le réseau ferroviaire belge. La flexibilité et la facilité d'utilisation sont ici les maîtres mots.

Comment fonctionne Railease ?

Tout employé souhaitant bénéficier de la formule Railease reçoit une carte mère personnalisée. De son côté, l'entreprise peut acheter plusieurs cartes libre-parcours pour 20, 40 ou 60 jours de voyage, non nominatives et donc échangeables entre les membres de son personnel en

Evolution du nombre d'utilisateurs



Railease évite le rejet d'**1 tonne de CO₂** par automobile/par an
90 entreprises ont choisi Railease
1 facture centralisée par commande

possession d'une carte mère. Il faut juste inscrire la date du voyage. Ce jour-là, l'utilisateur peut donc circuler librement sur le réseau ferroviaire intérieur et éventuellement utiliser un autre moyen de transport public (De Lijn, TEC).

Quels sont les avantages pour l'entreprise ?

- Réduction des coûts :
 - diminution du nombre de kilomètres parcourus, donc diminution des frais de carburant, de leasing... ;
 - diminution du nombre d'emplacements de parking nécessaires ;
 - récupération de la T.V.A. (6 %).
- Augmentation de la productivité des employés :
 - garantie de la meilleure durée de trajet possible ;
 - possibilité pour le travailleur de travailler dans le train.
- Administration simple :
 - simplicité de la procédure de commande ;

- établissement d'une seule facture centralisée.

• Ecologie:

- recours à des modes de transport plus écologiques (train, tram, bus);
- réduction des émissions de CO₂.

Quels sont les avantages pour l'employé ?

- Convivialité :
 - il ne doit pas acheter de billet à l'avance ;
 - il doit simplement compléter la date du voyage.
- Diminution du stress pendant les déplacements
- Possibilité de travailler pendant le trajet

Plus d'informations sur Railease ?

Contactez le Businesscenter de SNCB Mobility :
B-MO.072 s.13/8,
Avenue de la Porte de Hal 40, 1060 Bruxelles
02/528.25.28, business@sncb.be

Eurostar transporte 2 % de passagers en plus

Eurostar, la liaison rapide entre le continent européen et le Royaume-Uni, a transporté au cours du premier trimestre de cette année 4,8 millions de passagers, soit 2 % de plus qu'à la même période l'an dernier.

Une augmentation due, selon la société Eurostar, au nombre croissant de touristes des

deux côtés de la Manche, avec en point d'orgue, le jubilé de la Reine Elizabeth II en juin qui a attiré beaucoup de touristes à Londres.

Les hommes d'affaires, par contre, se déplacent moins en train à grande vitesse, probablement en raison de la crise financière

dans l'eurozone. Le climat économique incertain incite les entreprises à réduire leur budget voyages.

RÉSULTATS SEMESTRIELS DE THALYS : CHIFFRE D'AFFAIRES EN HAUSSE, LÉGÈRE DIMINUTION DU NOMBRE DE VOYAGEURS

Le chiffre d'affaires de Thalys augmente de 3,2 % par rapport au premier semestre 2011. À l'instar de plusieurs acteurs sur le marché, Thalys affiche également au cours du premier semestre 2012 une légère diminution de nombre de voyageurs (-0,5 %), caractéristique du ralentis-

d'affaires très assidus bénéficient de plus d'avantages encore avec la carte TheCard PLATINIUM+. Un nouveau tarif promotionnel est destiné aux touristes : grâce au tarif '1^{ères} minutes', le trajet Bruxelles-Paris ne coûte plus que 22 euros.

89,5 % des trains sont partis à l'heure (normes internationales, marge de 15 minutes). Thalys, qui vise la barre des 90 % de trains ponctuels d'ici la fin de l'année, met en œuvre un programme d'entretien supplémentaire pour y arriver.

Thalys a amélioré sa ponctualité de 4 %

sement économique global. La ligne très fréquentée entre Bruxelles et Paris enregistre un recul de 3,6 % du nombre de voyageurs. Les trains supplémentaires pour les Pays-Bas, en revanche, atteignent bien leur objectif avec une hausse de 13,8 % du nombre de voyageurs.

Thalys poursuit ses efforts considérables pour proposer l'offre la plus attrayante possible aux différents groupes cibles. Les voyageurs

Mi-juillet, Thalys a franchi le cap des 2 millions d'utilisateurs WiFi à bord. Depuis mars 2012, le WiFi est également gratuit pour les voyageurs en possession d'un ticket Semi-Flex en confort 2.

Les résultats relatifs à la ponctualité augmentent de 4 % :





Les répartiteurs
travaillent avec
des applications
informatiques
avancées.

Répartiteurs de traction : la gestion centrale du matériel

Pour mener à bien le trafic des trains, il faut d'abord des horaires qui déterminent où et quand un train circule. Une tâche d'envergure. Mais ce n'est qu'un aspect du trafic : avant que celui-ci ne démarre, il faut qu'il soit composé correctement. C'est la mission de l'équipe des répartiteurs qui gèrent depuis Bruxelles tout le parc du matériel roulant de la SNCB.

Geoffroy Dotreppe, répartiteur de traction depuis 2005, explique : 'En fait, nous gérons toutes les locomotives, les

automotrices et les voitures. Concrètement, cela signifie que nous devons faire en sorte que tous les trains soient

composés du nombre exact de voitures : durant les heures de pointe sur des liaisons très fréquentées, nous avons

besoin de trains plus longs que sur une ligne de campagne moins fréquentée. Tous ces trains doivent se trouver au bon endroit pour démarrer le matin. Nous 'répartissons' donc tout le matériel roulant sur la totalité du réseau belge, et parfois même au-delà des frontières.'

Les répartiteurs suivent également le planning d'entretien du matériel de traction. L'ensemble du matériel fait l'objet d'un entretien régulier sur base du kilométrage parcouru ou sur base de jours calendrier. Geoffroy continue : 'Un collaboration avec l'atelier propriétaire, nous devons veiller à ce que cet entretien puisse être effectué à temps. À défaut, le matériel est mis hors service. Avec, bien entendu, un impact négatif sur la ponctualité et la composition des trains.' Pour ces tâches, le répartiteur peut utiliser Atlas (Advanced Train Location and Administration System), une application informatique avancée qui transmet en continu l'emplacement exact de

l'ensemble du matériel de traction (grâce au GPS). L'état du matériel, par exemple le kilométrage parcouru, est également tenu à jour.

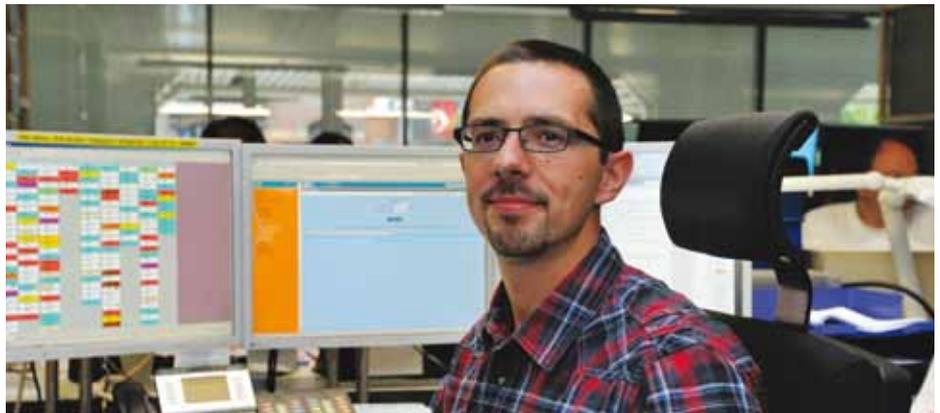
Le planning de l'entretien joue également

un rôle dans la répartition du matériel

Résister au stress

Les répartiteurs travaillent en régime 3x8. Chaque répartiteur est responsable d'un ou de plusieurs types de matériel et doit posséder une bonne connaissance du matériel roulant et du réseau. Mais il doit également résister au stress et pouvoir agir proactivement. En cas de

problèmes techniques, c'est à eux de trouver une solution : prévoir une assistance technique ou, le cas échéant, chercher un train de remplacement. Durant les heures de pointe, il s'agit d'un fameux défi !



Geoffroy Dotreppe est répartiteur de traction depuis 2005, un job passionnant et plein de défis.



UNE JOURNÉE AVEC STÉPHANE LORGE

PEINTRE

Stéphane Lorge

Stéphane est sorti de l'Institut Technique Henri-Maus de Namur en 1993, de la section 'Tôlerie-peinture'. Il a travaillé 11 ans dans différents garages (BMW, Mercedes, Renault et Ford) avant d'entrer comme contractuel en 2006 à l'Atelier Central de Salzinnes. Stéphane est statutaire depuis 2009.



07:20

Planning de la journée

Le scanning du démarrage du travail permettra de déterminer le temps passé sur une pièce.



10:15 Mélanges et dosages

Les dosages des différents produits sont effectués avant de procéder à un soigneux mélange des différents composants, en respectant les normes et les fiches techniques.



10:40

Protection

Avant d'entamer son travail de peinture, Stéphane revêt sa combinaison de protection, son masque et ses gants.

33

> UNE JOURNÉE AVEC



07:05 Début de sa journée de travail

Stéphane et ses collègues sont briefés par le responsable sur les programmes, les plannings et les différents objectifs à atteindre.



07:25

Opération ponçage

Masque à poussière et gants sont nécessaires pour le travail de ponçage. Cette opération est indispensable pour permettre d'assurer une finition parfaite à la peinture.



10:00

Choix des produits

Stéphane se rend au magasin pour prendre la peinture en prenant soin de bien vérifier le code couleur qui correspond à la pièce à peindre.



10:45 Peinture

Après avoir camouflé les parties qui ne doivent pas être peintes, la peinture est appliquée à l'aide d'un pistolet dans des cabines de peinture.

15:30

Fin de la journée

Après le nettoyage et l'entretien du matériel, sa journée est terminée et aura été bien remplie.



34

> UN JOUR À LA SNCB

1981

MS Break : la rupture avec le passé

Jusque dans les années 1980, les automotrices de la SNCB ont un aspect extérieur pratiquement identique, seules les techniques utilisées diffèrent. L'arrivée des Break en 1981 signe la rupture avec le passé.

Affichant un look novateur, ces nouvelles automotrices doubles, dotées d'un attelage entièrement automatique, ne peuvent plus être attelées aux anciennes qui le sont encore manuellement. Ce sont également les premiers trains pourvus de freins électrodynamiques producteurs d'énergie lors du

freinage. Au cours de la première partie des années 1980, la SNCB en met, au total, 140 en service, tous fabriqués par La Brugeoise et Nivelles.

En avril 1992, la direction de la SNCB décide d'ajouter une troisième voiture entre les automotrices. Une solution doublement avantageuse. D'abord, la capacité d'accueil de voyageurs augmente. Ensuite, le coût de cette opération est moins élevé que celui de l'achat de nouveaux trains. Il faudrait commander 62 voitures à deux niveaux pour garantir le même nombre de places assises, ce qui coûterait 40 % plus cher.

Cette voiture 2^e classe supplémentaire annonce déjà l'ambition de la SNCB et de ses tout nouveaux trains. Les sièges individuels sont disposés 2 par 2 en vis-à-vis alors que la version de 1981 comptait encore des banquettes en configuration 2+3 places. Leur rénovation de confort s'accompagne également de l'adoption d'une toute nouvelle livrée à dominante blanche. Depuis 2009, elles bénéficient d'une nouvelle opération de modernisation complète qui les remet au goût du jour.



À l'origine, les puissantes automotrices Break comptaient deux voitures rouge bordeaux. Capables d'atteindre une vitesse de 160 km/h, elles offraient plus d'espace et un meilleur confort que les anciennes automotrices.



Break version 1992, avec ajout d'une troisième voiture.



Break version 2009, version 'lifting complet'.

Si la SNCB était un animal ?

Une fourmi champignoniste ou 'coupeuse de feuilles'. Qui semble marcher sans fin en double voie, de son nid vers sa destination (et puis reprendre le chemin dans le sens contraire) pour aller chercher des feuilles. Parfois, de petites fourmis voyagent sur le morceau de feuille d'une plus grande fourmi. Et vu que le train de petites fourmis ne s'arrête jamais, il ne peut jamais y avoir de retard. Sauf si une catastrophe, comme un homme aux pieds maladroits qui passe par là, perturbe le petit train de fourmis. Là, il y a un problème.

Une ville ?

Une de ces petites villes africaines situées à la croisée de divers chemins, où beaucoup de personnes entrent par un côté et repartent par l'autre, comme dans une gare. Des petites villes comme Morogoro en Tanzanie, Ruhengeri au Rwanda ou Mambassa au Congo. Des petites villes ferroviaires sans train.

Un film ?

Il y a des films, comme quelques célèbres western spaghetti de Sergio Leone, du genre 'Il était une fois dans l'Ouest', qui se concentrent sur la vie dans le train ou le long de la voie ferrée. Cela fait très SNCB ! (Mais peut-être est-ce là un choix trop évident ?)

Une couleur ?

Rouge bordeaux, la couleur à laquelle j'associais les trains dans mon imagination d'enfant, à cause des sièges doux d'une époque très lointaine (mais peut-être ces sièges étaient-ils en fait d'une autre couleur, ou peut-être ce lien entre cette couleur et le train vient-il d'un film qui traîne dans ma mémoire – des associations qui restent toujours difficiles).

Un personnage célèbre ?

Bien... Juste pour rire... Le fait que des gens arrivent en retard, cela m'irrite ! Et vu que la ponctualité des trains reste un point sensible, pour le moins dans la perception de nombreux voyageurs, je citerai un des leaders de ma petite liste de retardataires patentés, l'ex-homme politique Luc Van den Brande.

35

> MON TRAIN À MOI

Dirk Draulans

Connu comme journaliste scientifique du magazine d'information Knack, Dirk Draulans est entré dans le cercle des Flamands célèbres grâce à sa participation à différentes émissions télévisées, et notamment à 'De Laatste Show' diffusé sur TV1. En 2010, il renoue avec la télévision en contribuant au programme de Canvas 'De Reis van Darwin' (qui retrace le voyage historique de Darwin à bord de son Beagle). Ce docteur en sciences est également auteur d'ouvrages de fiction et de non-fiction. En tant qu'ornithologue, il a participé à de nombreuses expéditions scientifiques, principalement en Afrique, mais aussi dans la région polaire canadienne.

UN BILLET POUR ☺
UN BILLET POUR ☀
UN BILLET POUR YES
UN BILLET POUR J'ARRIVE
UN BILLET PAR SMS.

Le service à la clientèle.
Nous y travaillons chaque minute.



Mobile
ticketing via
m.sncb.be

Destination mieux



SNCB

Mobility