



time to **B**

**DOSSIER**  
Modernisation des voitures  
à deux niveaux M5

**CARGO**  
Dix années de multimodal: Inter Ferry Boats

**TRAVAILLER 365 JOURS  
À UN MEILLEUR SERVICE**

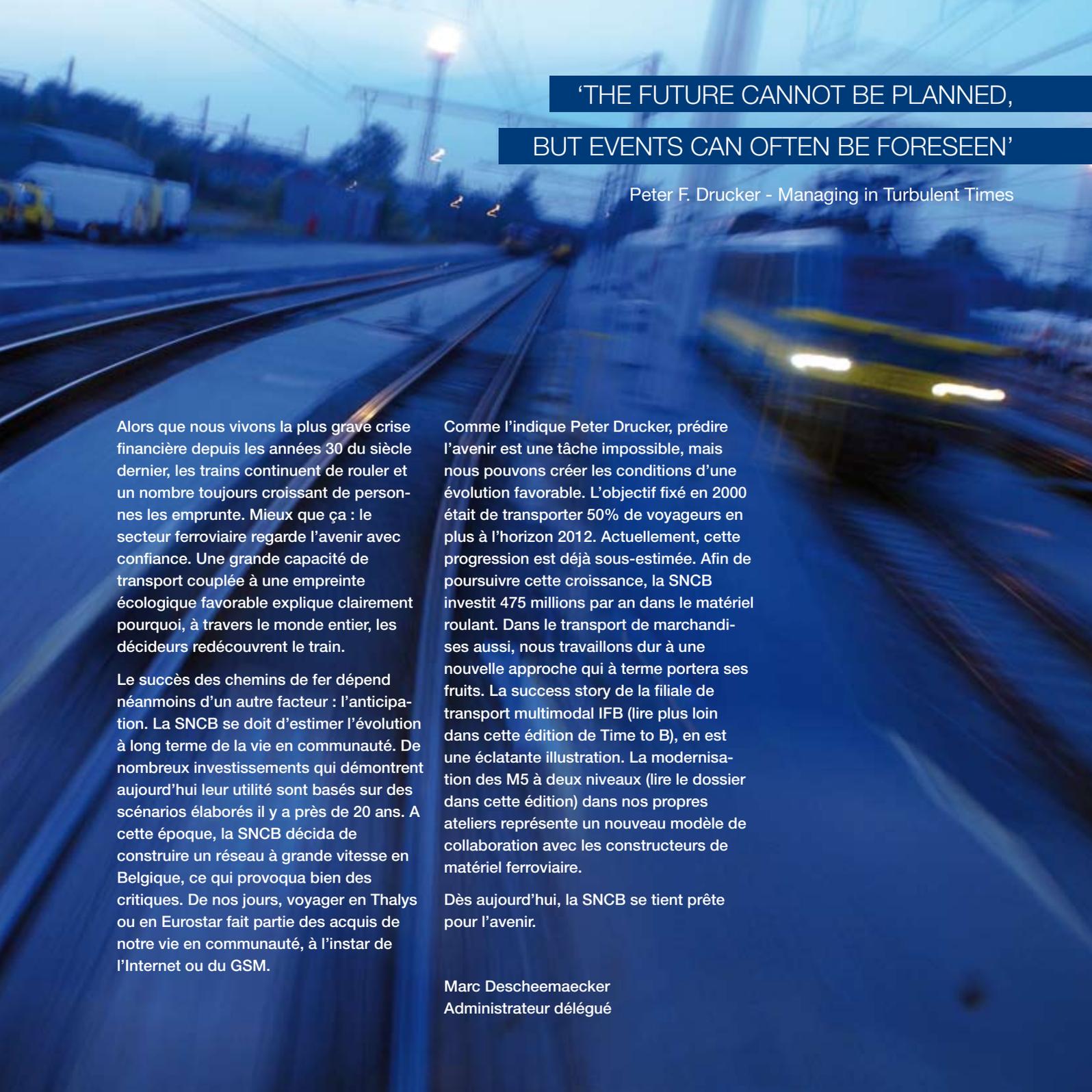
# 06 > décembre 2008

*Dans le train  
on lit le journal.  
Dans les bouchons,  
les plaques  
d'immatriculation.*

**LE TRAIN, VRAIMENT MALIN.**



[www.sncb.be](http://www.sncb.be)



'THE FUTURE CANNOT BE PLANNED,  
BUT EVENTS CAN OFTEN BE FORESEEN'

Peter F. Drucker - Managing in Turbulent Times

Alors que nous vivons la plus grave crise financière depuis les années 30 du siècle dernier, les trains continuent de rouler et un nombre toujours croissant de personnes les emprunte. Mieux que ça : le secteur ferroviaire regarde l'avenir avec confiance. Une grande capacité de transport couplée à une empreinte écologique favorable explique clairement pourquoi, à travers le monde entier, les décideurs redécouvrent le train.

Le succès des chemins de fer dépend néanmoins d'un autre facteur : l'anticipation. La SNCB se doit d'estimer l'évolution à long terme de la vie en communauté. De nombreux investissements qui démontrent aujourd'hui leur utilité sont basés sur des scénarios élaborés il y a près de 20 ans. A cette époque, la SNCB décida de construire un réseau à grande vitesse en Belgique, ce qui provoqua bien des critiques. De nos jours, voyager en Thalys ou en Eurostar fait partie des acquis de notre vie en communauté, à l'instar de l'Internet ou du GSM.

Comme l'indique Peter Drucker, prédire l'avenir est une tâche impossible, mais nous pouvons créer les conditions d'une évolution favorable. L'objectif fixé en 2000 était de transporter 50% de voyageurs en plus à l'horizon 2012. Actuellement, cette progression est déjà sous-estimée. Afin de poursuivre cette croissance, la SNCB investit 475 millions par an dans le matériel roulant. Dans le transport de marchandises aussi, nous travaillons dur à une nouvelle approche qui à terme portera ses fruits. La success story de la filiale de transport multimodal IFB (lire plus loin dans cette édition de Time to B), en est une éclatante illustration. La modernisation des M5 à deux niveaux (lire le dossier dans cette édition) dans nos propres ateliers représente un nouveau modèle de collaboration avec les constructeurs de matériel ferroviaire.

Dès aujourd'hui, la SNCB se tient prête pour l'avenir.

Marc Descheemaeker  
Administrateur délégué

# 04

> SOMMAIRE

## > Engagement

06 > **REGARDS** Kito Sino

10 > **HORIZON** Travailler à un meilleur service

14 > **RESPONSABILITE** L'atelier littéraire



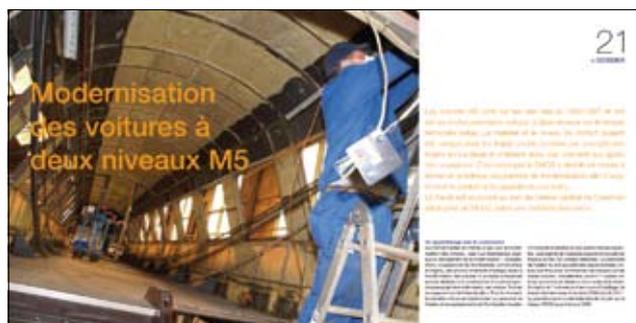
## > Action

16 > **INFOS EXPRESS**

20 > **DOSSIER** Modernisation des voitures M5

24 > **NATIONAL - INTERNATIONAL**

26 > **FRET** Dix années d'Inter Ferry Boats



## > En coulisse

30 > **TRAVAIL D'EXPERT** Simulateur de train

32 > **UNE JOURNEE AVEC** Marc Reynhout

34 > **UN JOUR A LA SNCB** Ecologie en 1976

35 > **MON TRAIN A MOI** Martine Maelschalk





06

&gt; REGARDS

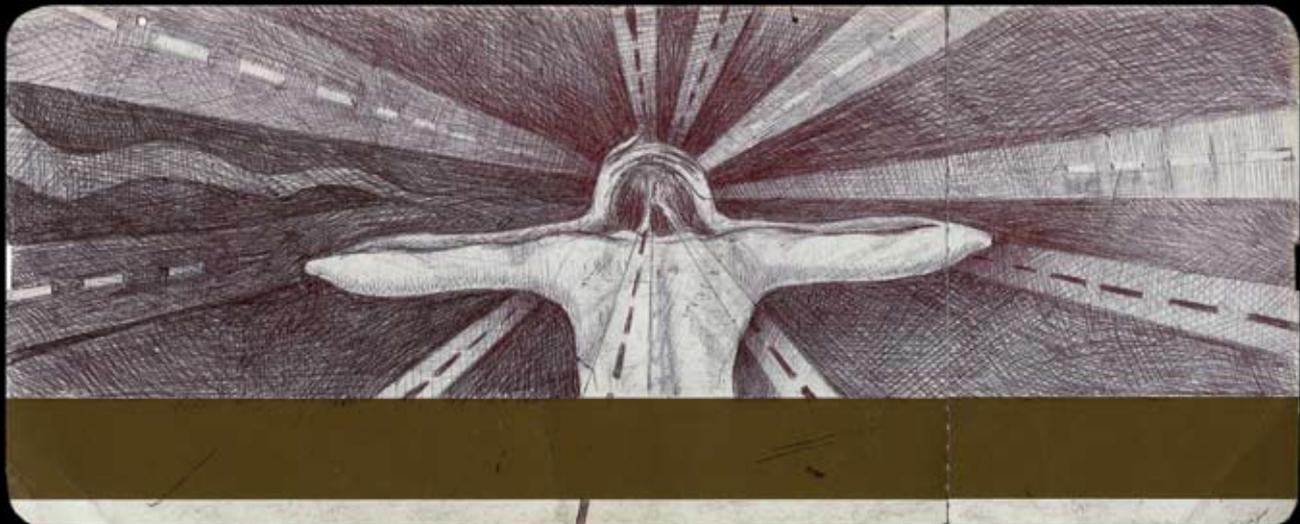
## EMOTIONS SUR UN TICKET DE TRAIN

Kito Sino est un artiste actif dans différentes disciplines. Les voyages font sans aucun doute partie de sa vie et en Belgique, il voyage souvent en train. Un billet de train banal est pour lui un média, le miroir de son existence, de ses émotions et de ses expériences. Avec seulement un stylo à billes, Kito crée un graphique fin qui une fois joue des grands thèmes comme l'amour, le temps ou la paix, l'autre fois se réfère à la réalité qu'il éprouve à un moment ponctuel : quelqu'un qui perd la route au sens littéral comme au sens figuré ou un train serpentant qui traverse le temps ou s'en échappe. Les faces postérieures des billets de trains agissent pour Kito comme un journal intime. Les cinq billets ci-joints font partie d'une grande collection de plus de 100 billets, que Kito désire un jour exposer.

## Kito Sino

Kito Sino est originaire du Kurdistan. En 1995, il obtient son diplôme de maîtrise en Arts Monumentaux et Décoratifs à l'Académie Ostrogonovsky de Moscou. A partir de ce moment, il déambule entre la Russie, l'Allemagne, la Syrie, la Pologne, les Pays-Bas... Depuis 2000, Kito réside en Belgique, où il fut présent déjà dans plusieurs expositions. En 2003, il présente son travail au Parlement Européen. Pour en savoir plus, visitez son site Internet [www.kito.be](http://www.kito.be).





134280088105  
BRUSSEL NOORD

08/09/2006 19:29  
000



Geldig voor een reis

ENKEL

Van : ZONE BRUSSEL  
Naar : ZONE ANTWERPEN

**08/09/2006**

*Kayth MASSIRI*  
*TEL: 0475/837114*

**WEEK VAN  
VERVOERING**

a) Trein-Tram-Bus-dag  
(van zaterdag 16/09/06  
vanaf 19u01 t.e.m.  
zondag 17/09/06) -  
speciale tarieven  
voorverkoop, vanaf  
01/09/06

b) Proef B-Dagtrips  
"Trein + Huurfiets"  
(16 - 22/09/06).

[www.nmbs.be](http://www.nmbs.be)

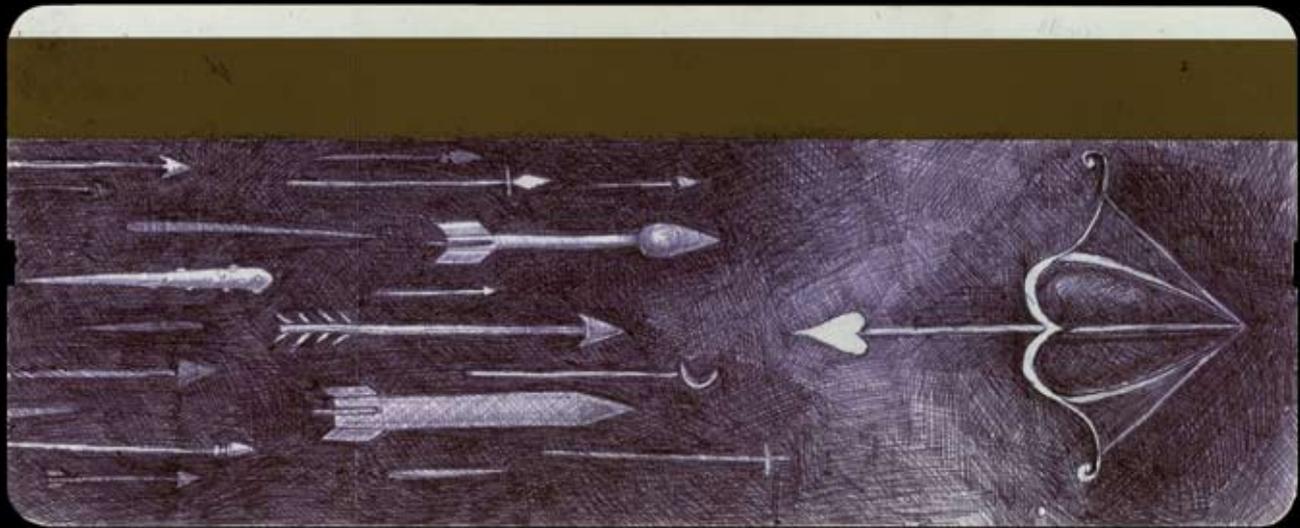
Algemene Vervoersvoorwaarden zijn van toepassing. Info in onze stations.

2<sup>e</sup> KLAS

Red. 50%  
39751293

\*\*\*6.00EUR





134364057264  
BRUSSEL NOORD

08/03/2005 13:33  
000



Geldig voor een reis

ENKEL

Van : ZONE BRUSSEL  
Naar : ZONE ANTWERPEN

*mac*  
Zeg ook 'ns  
"Ik heb genoeg!"



*KRize*

op : 08/03/2005

*ik kan niet meer*



Bond zonder Naam



Gezinsbond  
[www.socialesaerhang.be](http://www.socialesaerhang.be)

Onze Algemene Vervoersvoorwaarden zijn van toepassing. Info in onze stations.

2e KLAS

Reis  
86526104

\*\*\*5.80EUR

10  
> HORIZON

# TRAVAILLER 365 JOURS

Améliorer la qualité des services est un défi permanent. Ceci vaut pour toute entreprise, mais encore plus pour un prestataire de services comme la SNCB qui doit délivrer jour après jour, à l'ensemble de ses clients, un service de haute qualité. La SNCB traverse une période paradoxale : le nombre de clients croît fortement, mais le service est mis à l'épreuve. La ponctualité reste un point névralgique, tout comme la diffusion des informations en cas de problème. Voilà pourquoi la direction a lancé en juillet un programme de suivi rigoureux des nouveaux projets. Car les initiatives en faveur du client ne manquent certainement pas. Voici les principales actions en faveur du client.

## Offrir plus de confort et de places assises

Modernisation d'une trentaine de voitures M5 à deux niveaux. A terme, la totalité du parc de 130 voitures sera modernisée. Look et niveau de confort des voitures M6 (lire le dossier dans cette édition).



Livraison de près de 100 voitures M6 à deux niveaux. Rythme de livraison de 7 à 10 voitures par mois, soit 1.000 places assises en moyenne par mois.



## Plus de confort pour les automotrices Break

Début de la modernisation du parc des 139 automotrices 80-83 Break: renouvellement complet à l'intérieur comme à l'extérieur, avec installation de nouvelles toilettes, un espace multifonctionnel, des écrans d'information LCD,...



## réalisé Simplifier le retrait de billets internationaux

Installation de distributeurs de billets supplémentaires pour le trafic international à Bruxelles-Midi, Anvers-Central et Bruxelles-Central.



# À UN MEILLEUR SERVICE

Extension de Ticket-on-line, impression à la maison de billets événements (par exemple pour les festivals).

réalisé

**Simplifier l'achat de billets**

Mise en service de la centrale trafic SNCB, pour le suivi du trafic en temps réel. A court terme, grâce à cette centrale, le flux d'informations s'en trouvera amélioré.

A démarré en septembre 2008.

**Mieux informer les voyageurs en train**



Location de 40 locomotives électriques TRAXX – livraison de 3 à 4 unités par mois durant la période de juillet 2008 à juillet 2009.



**Amélioration du service des trains**

Rajout de voitures à deux niveaux sur la ligne Bruxelles – Anvers – Essen (décembre 2008) momentanément en manque de capacité.

Réouverture du point d'arrêt de Beervelde (entre Gand et Lokeren). Quelque 300 personnes par jour voyageront ainsi de manière plus durable.

**Augmenter la capacité du transport international de marchandises**

Location de 5 locomotives diesel G2000 pour les liaisons avec la France.

Extension des équipes de nettoyage "B-Clean". Cette initiative à succès a démarré en avril 2007. Extension des équipes depuis novembre (environ 375 trains supplémentaires peuvent chaque semaine être pris en charge).

réalisé

**Améliorer la propreté des trains**



12  
> HORIZON

# TRAVAILLER 365 JOURS

Proposer le Wifi à bord du Thalys et améliorer l'offre de restauration (tant en Comfort 1 qu'au bar).

réalisé

Rendre les voyages en Thalys encore plus attrayants



Augmenter le confort des Thalys

Modernisation de l'intérieur et de l'équipement des voitures, y compris la voiture bar, les toilettes et les plateformes.

Assistance aux personnes à mobilité réduite du premier au dernier train dans 103 gares grâce à la création des équipes mobiles "B for You".

Plus de mobilité pour les personnes moins mobiles



Installation de bornes d'assistance avec informations interactives. Actuellement en phase de test en gares de Bruges et Namur.

Plus de qualité dans le trafic marchandises avec l'Allemagne



Mise en place d'accords de coopération avec la DB pour l'exploitation du corridor entre les zones industrielles allemandes, les ports belges et les centres industriels d'une part et, d'autre part, l'axe Anvers-Rotterdam.

Adaptation de l'offre Treski, mieux faire correspondre le confort à la demande et proposer des horaires plus ciblés



Voyager en train plus rapidement vers la neige

# À UN MEILLEUR SERVICE

Mise en service d'Eurostar supplémentaires dès la fin des problèmes de capacité d'Eurotunnel.

**Voyager plus facilement en train vers Londres**



Extension du terminal Main Hub (destiné au transbordement de containers) dans le port d'Anvers.

**Augmentation de la capacité de transport de marchandises**



installation d'un nouveau logiciel dans le système de vente guichet, qui indique au guichetier une comparaison immédiate des formules les plus avantageuses.

**Proposer le tarif le moins cher**

Rendre les horaires disponibles en temps réel via SMS.

**Diffusion d'informations en temps réel aux voyageurs**



Stands d'informations mobiles dans 58 gares pour informer les voyageurs en cas de changement d'horaires ou de gros problèmes sur le réseau.

Lancer une application web visuelle mi-2009.

**Offrir plus d'informations et de visibilité sur les activités de la SNCB**

# Fahrenheit 451: illumination littéraire dans un atelier SNCB



Cinq cents élèves de l'enseignement technique et professionnel sont restés quatre heures durant sans voix à découvrir toutes les formes de la littérature. Dans un décor unique mais totalement inconnu d'eux : un atelier de matériel roulant de la SNCB. Ce petit coup de maître est à porter à l'actif de la Fondation Lire ("Stichting Lezen"), qui, à l'initiative de la SNCB, a organisé le projet de lecture "Fahrenheit 451" à l'Atelier de traction d'Anvers-Nord. Le projet Fahrenheit 451 a pour finalité d'initier au plaisir de lire des jeunes peu portés sur la lecture. Quand un événement culturel leur est offert, cela se passe généralement dans un centre culturel ou dans un théâtre. Et pourquoi pas dans un atelier pour changer ? Pour certains d'entre eux, il s'agira peut-être de leur futur poste de travail. Et la SNCB est constamment à la recherche de nouveaux talents.

Pour l'occasion, l'atelier a été transformé comme par enchantement en salle de lecture, local de rap, atelier créatif, salle d'interview, podium stand up ... Ce fut une expérience unique pour les élèves qui n'avaient sans doute pas la moindre idée de ce qu'est la poésie, qui ont entendu l'athlète olympique Cédric Van Branteghem parler de son assuétude à la littérature ou des acteurs qu'ils ne connaissaient qu'à travers les sitcoms télévisés clamer subitement leur amour du livre. Ils ne s'étaient sans doute jamais doutés que la culture du rap constitue également une facette de l'art des mots.

Tout aussi surprenant fut l'enthousiasme communicatif du personnel de l'atelier de traction qui à son tour a eu la chance de raconter en quoi consiste le boulot et aussi tout le plaisir qu'il y a à travailler au chemin de fer ... bref, un appel du pied dans un atelier qui s'est métamorphosé en salon littéraire l'espace d'une journée.



### Petit coup de pouce à des scouts soucieux de l'environnement

Le respect de l'environnement est un souci majeur de la SNCB et c'est pourquoi elle a apporté son soutien à un groupe de scouts à la fibre écologique. Le groupe a pu voyager gratuitement de Bruxelles à Gouvy. En juillet, quelque cinquante scouts, âgés de 12 à 17 ans, ont montré comment faire un usage optimal de l'énergie verte au camp. Le but de ce camp était de sensibiliser les jeunes au développement durable. Une initiative durable en quelque sorte que la SNCB ne pouvait qu'appuyer. Le train est synonyme de transport plus durable. Par kilomètre parcouru, un usager des chemins de fer émet en moyenne 38g de CO<sub>2</sub>, alors qu'en voiture, il faut compter une moyenne de 125g. Sur le trajet Bruxelles - Gouvy, cela a ainsi permis d'économiser 761 kg de CO<sub>2</sub>. L'énergie dans le camp a été fournie par trois panneaux solaires pour une radio, l'éclairage de nuit (lampes LED) et une grande batterie permettant à tout le groupe d'écouter de la musique et de charger les GSM et les ordinateurs. Autres exemples : utiliser des lampes de poche rechargeables et des chargeurs, du savon écologique, trier les déchets, se déplacer prioritairement en train, chauffer l'eau grâce à l'énergie solaire.

# 15

> RESPONSABILITE



### Expo 'C'est notre Terre'

La SNCB s'est engagée à relever le défi d'une réduction de la consommation d'énergie, et dès lors une exposition exceptionnelle sur le développement durable méritait bien un coup de pouce. "C'est notre Terre" raconte de manière ludique et instructive l'histoire de notre planète. Il s'agit d'une exposition interactive d'objets jamais encore montrés, de décors plus vrais que nature ... ou d'une autre vision de notre planète. Il y est question de l'épuisement de nos sources d'énergie naturelles, mais aussi des solutions à ce problème. L'exposition "C'est notre Terre" se tient à Bruxelles, sur le site de Tour & Taxis, jusqu'au 26 avril 2009.

Plus d'infos sur [www.expo-terra.be](http://www.expo-terra.be).

## 'B FOR YOU': NOUVEAU SERVICE EN FAVEUR DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

La SNCB offre des services plus étendus depuis novembre 2008 pour les personnes à mobilité réduite. En le demandant 24 heures à l'avance, ceux-ci peuvent compter sur une assistance dans 103 gares du réseau belge. La SNCB lance un système d'équipes mobiles qui sous le label « B for You » doivent accorder une assistance dans les gares sans ou avec peu de présence de personnel. Le personnel de gare offrant de l'assistance arborera le logo. Il s'agit ici de près de 2000 membres du personnel, dont 180 dans les équipes mobiles.



“B for you” : un meilleur service pour les personnes à mobilité réduite.

Marc Descheemaecker souligne l'importance de ce nouveau service : 'En 2007, notre personnel a répondu à 180 000 demandes d'assistance pour des personnes à mobilité réduite. Nous en dénombrons en moyenne 500 chaque jour ! Il convient donc que nous prêtions une attention toute particulière à ces voyageurs. Notre objectif est aussi d'améliorer pour eux la qualité du service en général et cette nouvelle procédure est la première étape. Dans le futur, nous voulons encore élargir ce service'.

Une assistance

est garantie dans 103 gares.

Dans 103 gares, les utilisateurs de chaises roulantes peuvent compter sur un accompagnement du premier au dernier train, et cela 7 jours sur 7. Condition préalable demandée : réserver 24 heures à l'avance par le Call Center de la SNCB via le numéro 02/528.28.28. Le Call Center organise, selon les disponibilités, l'assistance dans les différentes gares. Celui qui réserve obtient la garantie que les gares de départ et de destination seront accessibles ; qu'il y aura

des places disponibles dans le train et qu'en cas de besoin, quelqu'un sera présent pour apporter de l'aide lors de l'embarquement et à la descente de train.

Le service plus étendu s'inscrit dans le prolongement de l'engagement social de la SNCB. Le contrat de gestion 2008-2012 confirme cet engagement. La SNCB se dirige à terme vers une accessibilité maximale des trains et des gares sans intervention externe.



### Quelques éléments qui rendent l'accessibilité au train plus facile pour les voyageurs à mobilité réduite :

- > Le Call Center de la SNCB est accessible chaque jour, de 7h à 21h, pour une demande d'assistance mais également pour toute autre information concernant le voyage en train.
- > Sur le site [www.sncb.be](http://www.sncb.be) un formulaire de réservation peut être complété.
- > Le Call Center confirme ensuite le voyage ou propose une alternative.
- > Il est possible de réserver plusieurs déplacements en même temps, tant par téléphone que via le site Internet.
- > Lors de la première réservation, les données personnelles du client (nom, numéro de téléphone, ...) seront demandées et conservées de sorte à faciliter une demande ultérieure.

# 18

> INFOS EXPRESS

## La SNCB investit chaque année 475 millions dans le matériel roulant

Le nombre de voyageurs augmente annuellement d'environ 5% en trafic intérieur. Pour répondre à cette croissance, la SNCB investit beaucoup dans de nouveaux trains : 420 M6 à deux niveaux (Bombardier), 305 Desiro ML (Siemens) et 60 locomotives T18 (Siemens) renforcent l'offre. En outre, la SNCB modernise dans ses propres ateliers des voitures M5, I6 et I10 ainsi que les Breaks. L'objectif final est ambitieux : proposer plus de confort à chaque voyageur en heures de pointe.

Les investissements actuels représentent 86.400 places assises supplémentaires en trafic intérieur. 90.000 places assises sont modernisées. Depuis 1999, la SNCB a commandé 420 M6 à deux niveaux. Un train composé de 12 voitures M6 offre 1500 places assises. Dans un train ordinaire, on peut en proposer 'seulement' 800. En septembre, la 300ème voiture M6 a été livrée.

La flotte complète représentera d'ici la fin de 2010 un investissement total de 633 millions d'euros. La SNCB a acheté récemment 305 automotrices Desiro ML et 60 locomotives T18 chez Siemens. Le Desiro ML est prévu pour le RER. Le 1<sup>er</sup> de ces trains sera livré dans 33 mois, et le dernier durant le dernier trimestre de 2016, en suivant un rythme de 5 à 8 véhicules par mois.

**Info flash: début décembre la SNCB a commandé encore 72 voitures M6 et 60 locomotives T18, un investissement de 350 millions d'euros.**

Le montant total de l'investissement atteint 1,425 milliard d'euros. Les locomotives T18 seront livrées pour 2009-2010, ce qui représente un investissement de 211 millions d'euros. Les nouvelles locomotives auront évidemment un impact positif sur la fiabilité du trafic et sur la ponctualité.



Au total, la SNCB disposera de 420 voitures M6.



Dans les ateliers de la SNCB, les M5, I6 et I10 ainsi que les Breaks bénéficient d'un tout nouveau look. Des améliorations techniques sont au programme, en parallèle à une augmentation du niveau de confort. La SNCB s'appuie sur le savoir-faire et les moyens de son personnel dans les ateliers, qui bénéficient d'une longue expérience et tradition pour offrir un travail de qualité.

## RÉORGANISATION DE LA VENTE DES TITRES DE TRANSPORT INTERNATIONAUX

La vente des billets internationaux est en pleine croissance. Les possibilités d'achat sont particulièrement larges, tandis que les habitudes des clients changent. Pour cette raison, la SNCB a réorganisé la vente internationale en novembre.

### Le client achète autrement

En 2007, la SNCB a vendu un peu plus de 5,6 millions de voyages internationaux, ce qui représente un chiffre d'affaires de 245 millions d'euros. Cette année, le nombre de voyages vendus atteindra le chiffre de 5,8 millions, et le chiffre d'affaires avoisinera les 265 millions d'euros. Les habitudes des voyageurs ont évolué ces dernières années et les critères internationaux d'évaluation confirment la tendance : l'intérêt d'un réseau important de points de vente diminue dans les gares alors que la vente via Internet, les bureaux de voyage et les tour-opérateurs augmente. Sur les cinq dernières années, la part des ventes en gare a diminué de presque 9%, tandis que la part des ventes via Internet augmente de 4% en 2004 à 13% en 2008 (estimation).

### Harmoniser la vente dans les gares

La vente des billets internationaux en gare s'organise désormais en 3 catégories, qui sont développées en fonction du nombre de billets internationaux vendus par gare et de la situation géographique des gares.

**5 gares internationales** disposent de guichets internationaux spécialisés.



La part des ventes internet est passée de 4% en 2004 à 13% en 2008 (estimation).

Les gares de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Central, Anvers-Central et Liège-Guillemins proposent la gamme la plus vaste de billets internationaux.

**34 gares mixtes** vendent aussi des billets internationaux aux guichets desservant le trafic intérieur.

**69 gares nationales** offrent aux clients la possibilité de retirer au guichet les billets internationaux commandés via Internet ou le Call Center.

En 2007, les cinq gares internationales représentent ensemble 60% du chiffre d'affaires issu des ventes de billets internationaux, et si l'on y ajoute les 34 gares mixtes, ce chiffre flirte avec les 95%.

### D'autres canaux gagnent en importance

Le Call Center international, la vente en ligne via le site [www.sncb.be](http://www.sncb.be) et la vente via les bureaux de voyage agréés et les tour-opérateurs comme canaux de distribution continueront à gagner en importance durant les prochaines années. La partie 'internationale' du site SNCB bénéficiera d'un nouveau look en 2009 et il sera, grâce à quelques nouveaux services, encore plus facile de réserver un voyage. L'offre via le Call Center international de la SNCB sera en outre étendue. La SNCB investit également pour offrir à sa clientèle un meilleur service au guichet : les vendeurs disposent depuis le 2<sup>ème</sup> semestre de 2008 d'une nouvelle application de vente pour pouvoir mieux et plus rapidement servir leurs clients.

# Modernisation des voitures à deux niveaux M5





Les voitures M5 sont sur les rails depuis 1986/1987 et ont été les toutes premières voitures à deux niveaux sur le réseau ferroviaire belge. Le matériel et le niveau de confort avaient été conçus pour les trajets courts (comme par exemple des trajets en banlieue) et n'étaient donc pas vraiment aux goûts de nombreux voyageurs. C'est pourquoi, la SNCB a décidé de mener un ambitieux programme de modernisation afin d'augmenter le confort et la capacité de ces trains.

Le travail est accompli au sein de l'atelier central de Cuesmes (situé près de Mons), selon une méthode innovante.

#### **Un apprentissage avec le constructeur**

Le chef de l'atelier et chef de projet pour les travaux de modernisation, Jean-Luc Deschamps, explique comment on s'y est pris : « Actuellement, le personnel de Bombardier, constructeur d'origine, est encore fortement impliqué dans la transformation des voitures. A ce stade, le travail est encore similaire à la construction d'un prototype : chaque projet de modernisation est unique. Tout est nouveau et tout doit être étudié ». Pour le moment, la première voiture est transformée. Le personnel de l'atelier et les représentants de Bombardier travailleront ensuite

ensemble sur les quatre voitures suivantes. « Les agents de Cuesmes assureront ensuite les travaux sur les 125 voitures restantes ». Le personnel de l'atelier ne doit pas attendre que la première voiture soit finie pour commencer les travaux sur les autres voitures : actuellement, ce sont 17 autres voitures qui sont à un stade ou à un autre de la transformation et 7 voitures sont en cours d'habillage. Le travail s'échelonne d'octobre 2008 à la fin 2011. La première rame modernisée devrait circuler sur le réseau SNCB au printemps 2009.



L'installation des câbles dans les voitures est une opération très complexe.

### Une voiture par semaine

Pour le futur, les voitures seront transformées au rythme d'une voiture par semaine.

La première étape de la transformation est le déshabillage complet de la voiture. Tout est enlevé : banquettes, vitres et châssis, toilettes, portes extérieures, etc. Les escaliers intérieurs sont également démontés pour être reprofilés et munis par la suite d'un nouveau revêtement.

rentable», commente Claire El Fouly, ingénieur responsable à Cuesmes.

Après le déshabillage, les bogies sont dégagés des essieux pour être révisés. Le dessous de la caisse et les abouts sont nettoyés. Les freins sont aussi démontés et redirigés pour l'entretien vers l'atelier de Malines.

L'étape suivante consiste à traiter et ré-

parer la carrosserie des traces de corrosion et des perforations éventuelles. Une fois cette tâche achevée, les supports de sièges et de porte-bagages sont soudés. La caisse est poncée avant d'être mise en peinture.

### Peinture extérieure

A ce stade, les voitures M5, de couleur bordeaux à l'origine, sont repeintes en gris, dans la même teinte grise que les nouvelles générations de voitures M6 à deux niveaux. Les travaux à l'intérieur peuvent être achevés : les fenêtres sont placées et seront suivies par le plancher inférieur avec son isolation, les escaliers, le revêtement de sol, les dalles de câblage, les luminaires, le sanitaire, etc.

L'atelier procède ensuite à un essai d'étanchéité : de l'eau est projetée sur la voiture, permettant de détecter d'éventuelles fuites aux fenêtres.

130 voitures M5 dotées

du meilleur confort.

### Un minimum de déchets...

Tout ce qui peut être réutilisé ou recyclé l'est. Les portes et rampes sont repeintes et réutilisées. Les anciens châssis en aluminium sont revendus à très bon prix ainsi que le verre des fenêtres. «Ce projet de modernisation démontre que le comportement écologique peut très bien être



Le montage exige une collaboration étroite des équipes.

**Jean-Luc Deschamps** **Fonction:** Responsable de l'atelier de Cuesmes **Formation:** Ingénieur civil électricien à la Faculté Polytechnique de Mons **Carrière:** Jean-Luc Deschamps a commencé à la SNCB en 1980 à l'atelier de Schaerbeek et Salzinnes. Depuis février 2008, il est responsable de l'atelier central de Cuesmes.



**Principales activités de l'atelier:** modernisation des voitures M5, entretien et rénovation des wagons et rénovation des voitures L (patrimoine historique). L'atelier s'occupe aussi du reprofilage des roues de wagons.

## Les nouvelles M5 ressemblent à s'y méprendre aux voitures M6.

### Nouveaux atouts intérieurs

L'habillage intérieur se poursuit par le placement des parois, portes intérieures, plafonds, porte-bagages, sièges, tablettes. La modernisation entre alors dans sa dernière phase. Les techniciens replacent les équipements de freins et le câblage électrique est contrôlé en test à blanc, grâce à un banc commandé informatiquement. Le chauffage est aussi testé, de même que les toilettes et les portes intérieures. Les tapis sont placés sur les plates-formes et la voiture est entièrement nettoyée.

### Un confort à la hauteur des M6

Les nouvelles M5 ressemblent comme deux gouttes d'eau aux voitures à deux niveaux appelées M6, et ce tant au niveau du confort offert que de leur aspect extérieur. Ce nouveau matériel présente désormais un nouveau concept de porte-bagages, des tablettes, un meilleur revêtement du sol et des parois ainsi que la présence de portes intérieures. Les banquettes sont remplacées par des siè-

ges individuels, un nouveau système d'éclairage est installé ainsi qu'un nouveau système d'information à bord.

L'espace de rangement est élargi, de nouveaux compartiments sont dotés de portes automatiques qui permettent de

réduire le bruit en circulation. Toutes les voitures sont également équipées de toilettes en circuit fermé et de la ventilation par air pulsé. Un espace multi-fonctionnel pour les personnes à mobilité réduite et les cyclistes est également prévu.



17 voitures en cours de rénovation.

# 24

> NATIONAL

## Nouveau règlement de compensation en cas de retard

Dans le nouveau contrat de gestion entre la SNCB et l'Etat, le règlement existant des compensations devient plus attrayant pour les clients. Ce seront toujours les clients victimes soit de retards ponctuellement considérables soit de retards fréquents (mais de moindre ampleur) qui ont droit à une compensation. En cas de retard ponctuellement important d'au moins 60 minutes, la SNCB rembourse 100 % du prix du trajet. Pour un minimum de 20 retards d'au moins 15 minutes, la compensation s'élève à 25 % du prix du trajet. Si dans ces 20 retards, certains dépassent les 30 minutes, la compensation est de 50% pour ceux-ci. Pour un minimum de 10

retards d'au moins 30 minutes, les voyageurs récupèrent également 50 % du prix du trajet.

Quelques exemples: un client a subi 22 retards d'au moins 15 minutes et 8 retards d'au moins 30 minutes. Sa carte train présente une valeur de 2 euros par trajet.

Il reçoit :  $(22 \times 25\% \text{ de } 2 \text{ euros}) + (8 \times 50\% \text{ de } 2 \text{ euros}) = 19 \text{ euros}$ . Un client a subi 18 retards d'au moins 15 minutes et 15 retards d'au moins 30 minutes. Sa carte train présente une valeur de 2 euros par trajet. Il reçoit :  $(18 \times 25\% \text{ de } 2 \text{ euros}) + (12 \times 50\% \text{ de } 2 \text{ euros}) = 21 \text{ euros}$ .



Les règles de compensation sont devenues plus intéressantes pour les voyageurs.



## KIDS FOR FREE

Les enfants de moins de 12 ans peuvent voyager gratuitement en train jusqu'à 4 en même temps à condition d'être accompagnés d'un voyageur payant âgé de plus de 12 ans. Cet avantage est valable en 2<sup>ème</sup> classe pour toutes les destinations en Belgique dans les trains intérieurs du lundi au vendredi à partir de 9h01 et le samedi et le dimanche sans restriction d'horaire. En cas de forte affluence, les enfants de moins de 6 ans sont priés de céder leur place assise aux voyageurs en possession d'un titre de transport. De quoi faire un petit tour sur les genoux d'un grand ...

25

&gt; INTERNATIONAL

## NOUVEAU LOOK POUR THALYS

**Thalys a vu le jour en 1996 et s'est muée depuis lors en une icône du progrès. Ces trains à grande vitesse offrent un confort de haute qualité et sont facilement reconnaissables à leur couleur rouge. Evoluer à grande vitesse va de pair avec l'intégration des nouvelles tendances de société, comme le wifi à bord ou la possibilité de voyager sans billet papier (ticketless). Cela passe aussi par un relooking des rames, un nouvel intérieur et un service encore amélioré.**

### **Nouveau look, mais aussi nouveau confort**

Le nouveau Thalys est fonctionnel (simplicité et innovation), humanisé (matériaux doux, couleurs plus chaudes), culturel (atmosphère contemporaine, multiculturelle et dynamique) et imaginatif (unique, attractif et emploi poétique du rouge). Le souci de l'environnement est aussi très présent à bord: la moquette et les tissus sont composés de laine à 100% et les sièges en aluminium sont recyclables. L'espace pour les jambes augmente de 5 cm sans perte de places assises. Chaque siège dispose d'une tablette rabattable et d'une corbeille, une prise

électrique de 220 V, un porte-journaux, une lampe LED de lecture individuelle et un espace de rangement pour gsm. Chaque train propose deux places pour chaises roulantes.

Le concept de réaménagement des rames est effectué par le bureau belge de design bien connu Enthoven Associates et en France, par la réputée agence Avant-Première Design Graphique. La livrée extérieure est soulignée par une ligne chromée supplémentaire et identifiable par un logo de plus grande dimension, ce qui renforce encore la dynamique du train.



## Le Treski part désormais aussi d'Anvers

Les fans de glisse qui souhaitent partir pendant les vacances de Noël ou de Carnaval pourront voyager à bord des trains Treski les 19 et 26 décembre 2008 ainsi que le 20 février 2009. Trois trains circuleront de Bruxelles-Midi vers Zell am See (Autriche). Ces trains s'arrêteront à Bruxelles-Nord, Louvain, Liège-Guilemins, Verviers-Central, Aachen Hbf., Rosenheim, Kufstein, Wörgl, Kirchberg in Tirol, Kitzbühel, St. Johann in Tirol, Fieberbrunn, Saalfelden et Zell am See.

Le 20 février, un train supplémentaire partira d'Essen et continuera vers Anvers-Central, Anvers-Berchem, Mechelen et Bruxelles-Midi. Ensuite, il suivra le même trajet que les trois autres trains à destination de Zee am See. Les retours sont prévus le 27 décembre 2008, le 3 janvier 2009 et le 28 février 2009. Le train qui part de Essen effectuera le voyage retour le 28 février 2009. Le prix du billet dépend du type de confort et de la date. Les voyageurs peuvent opter soit pour une place assise, située dans un compartiment ou non, soit pour un lit couchette dans un compartiment. Les groupes de 4, 5 ou 6 personnes peuvent même réserver un compartiment entier doté de couchettes.



**INTER FERRY BOATS:  
DIX ANNÉES DE PROGRÈS  
EN TRANSPORT MULTIMODAL**



Inter Ferry Boats (IFB) vient de fêter son dixième anniversaire. Cette filiale SNCB est spécialisée dans le transport multimodal et propose des solutions porte à porte qui font appel au train, à la navigation fluviale et aux poids lourds. Issue de la fusion de trois sociétés de transports historiques, IFB est devenue une entreprise-clé au sein du groupe fret SNCB. IFB peut compter sur le soutien et le savoir-faire de la maison-mère, mais opère de manière totalement indépendante sur le marché du transport. L'administrateur délégué, Geert Pauwels, peut dès lors affirmer sans rougir que l'ambition d'IFB consiste à devenir l'un des principaux acteurs multimodaux européens.

#### Comment est né Inter Ferry Boats ?

Geert Pauwels: « Inter Ferry Boats a été créé en 1998 suite à la fusion de trois entreprises dans lesquelles la SNCB avait des intérêts. Ferry-Boats était la plus ancienne. Cette société avait vu le jour en 1923 en tant qu'exploitant du terminal maritime de Zeebrugge et fournisseur de transports vers la Grande-Bretagne. La deuxième société était Interferry, créée en 1968 en tant qu'opérateur d'un terminal intermodal dans le port d'Anvers. La troisième société, Edmond Depaire, existe depuis 1906. Les activités ferroviaires de cette entreprise de transports ont été intégrées à IFB. Nous pouvons dès lors nous targuer d'une très longue expérience dans le secteur des transports. »

#### Qui dit intermodal, dit conteneurs. Quelles sont les activités phares d'IFB ?

Geert Pauwels: « Les conteneurs constituent notre core business. La majeure partie de nos activités consiste à transporter des conteneurs entre les ports et différentes destinations intérieures et

extérieures, par voie ferrée et fluviale, ainsi qu'à exploiter 5 terminaux intermodaux. IFB a par ailleurs, également créé une nouvelle division consacrée au transport ferroviaire de produits chimiques et de véhicules : Railforce. Enfin, nous fournissons des services sur le terrain, via notre propre filiale On Site Rail. »



Administrateur délégué IFB, G. Pauwels

#### Qui sont vos principaux clients ?

Geert Pauwels: « Nous nous adressons à trois catégories de clients. Avec le transport combiné (conteneurs), nous travaillons pour les armateurs de navigation maritime tels que Maersk, MSC, CMA-CGM ou Norasia, mais également pour des transporteurs et sociétés qui souhaitent organiser des transports de conteneurs. Notre filiale TRW assure également le transport de conteneurs, mais s'adresse essentiellement aux sociétés de transports telles qu'Essers, qui organisent des transports en Europe : par exemple, entre la Belgique et l'Espagne ou l'Italie, voire même jusqu'en Roumanie. »

#### Le groupe IFB brasse un chiffre d'affaires de plus de 200 millions d'euros et transporte chaque année 720.000 conteneurs. Ce sont d'excellents chiffres.

Geert Pauwels: « Toutes activités combinées, nous transporterons même cette année 1 million de conteneurs – un véritable record. » Mais la situation n'a pas toujours été aussi idyllique. Inter Ferry Boats résulte d'un contexte historique morcelé qui s'est imposé dans le sang, la sueur et les larmes.

#### IFB en chiffres (2007)

Nombre de travailleurs : 400  
Actionnaire principal : SNCB (99,9 %)  
Chiffre d'affaires consolidé : 203,3 millions d'euros  
Chiffre d'affaires IFB : 84,2 millions d'euros (+11% par rapport à 2006)  
Résultat consolidé : 5,7 millions d'euros  
Nombre de conteneurs transportés : 695.015 TEU  
Nombre de conteneurs traités (terminaux) : 496.537  
Nombre de tonnages transportés (conventionnellement) : 3.129.867

Les résultats enregistrés les premières années ont été catastrophiques. Mais IFB n'a pas été le seul dans le cas ; l'ensemble du groupe fret SNCB a vécu un scénario catastrophe jusqu'en 2002. En 2003, un plan de sauvetage a été élaboré sous l'impulsion de Marc Descheemaeker, alors fraîchement promu directeur marchandises à la SNCB. Une nouvelle stratégie de croissance a donc été développée à partir de 2005 : l'organisation a été adaptée, les clients mieux servis grâce aux Key Account Managers, la collaboration avec B-Cargo a été précisée, etc. A présent, nous en recueillons les fruits. En septembre 2007, nous avons procédé à une augmentation de capital, de sorte que nous disposons actuellement d'une base solide pour investir et poursuivre notre croissance.»

### Qu'est-ce qu'IFB peut offrir de plus par rapport aux autres sociétés de transports ?

Geert Pauwels: «Nous sommes là où nous sommes, parce que nous avons élaboré une organisation fortement orientée clientèle. Nous connaissons les besoins de nos clients et nous leur offrons des solutions fiables par le biais d'une approche multimodale réelle. En proposant des transports par voie ferrée et fluviale, notre produit total gagne également en durabilité, surtout par rapport aux transporteurs orientés route. Nous



Une barge de RKE, filiale d'IFB, sur l'Escaut.

sommes, par ailleurs, fortement présents dans les ports et l'hinterland et nous possédons une excellente connaissance du terrain. Mais notre principale différence se situe au niveau de notre personnel. Nous employons un mélange sain de personnes extrêmement compétentes en matière ferroviaire (avec un nombre sans cesse croissant d'agents SNCB détachés) et de personnes issues du secteur privé, dotées de nombreuses compétences diverses. Toutes ces personnes connaissent l'objectif d'IFB et savent également comment assumer leur responsabilité pour l'atteindre. Ils y mettent tout leur cœur !»

### IFB est devenu l'une des entreprises-clés au sein du groupe fret SNCB. Quel est précisément votre rôle ?

Geert Pauwels: « Pour survivre dans un marché des transports extrêmement concurrentiel, la SNCB a décidé de distinguer vente et production. Cela signifie qu'au sein du groupe fret, nous confions les activités commerciales à plusieurs acteurs orientés vers le marché : IFB et TRW pour les activités conteneurs, Railforce (division d'IFB) essentiellement dédiée aux transports chimiques et de véhicules et Xpedys (filiale d'IFB) qui se concentre sur le transport bulk et d'acier. Cela

## TERMINAUX

IFB exploite 5 terminaux intermodaux, dont 4 implantés dans le port d'Anvers :

**MAIN HUB:** Terminal le plus important, destiné durant la journée aux activités classiques de transbordement de conteneurs sur camions ou inversement. Pendant la nuit, uniquement des activités « hub » (transbordement de conteneurs d'un train à l'autre dans le cadre d'une distribution de conteneurs maritimes à l'étranger). Chaque année, environ 320.000 TEU sont transbordés.

**ZOMERWEG:** Terminal destiné au chargement industriel provenant de la Belgique et du sud des Pays-Bas devant être transporté vers le sud et l'est

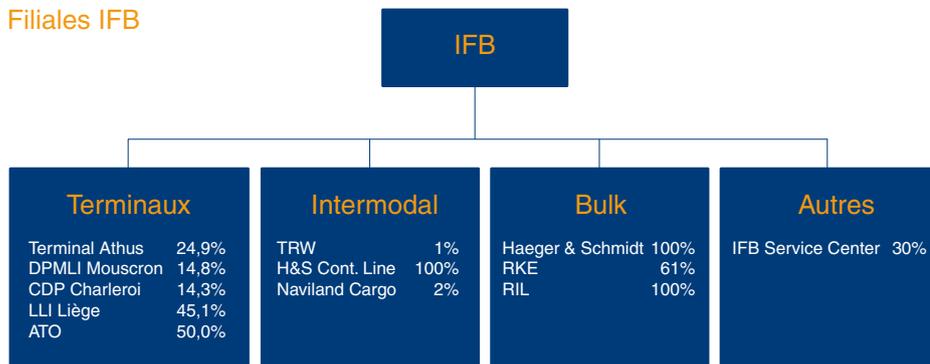
de l'Europe et inversement. Chaque année, environ 120.000 conteneurs, conteneurs-réservoirs ou semi-remorques complets y sont traités.

**CIRKELDYCK:** pour les conteneurs qui sont déchargés des navires et qui sont acheminés par voie ferroviaire dans toute l'Europe. Le volume annuel s'élève à environ 240.000 TEU.

**SCHIJNPOORT:** ne traite plus que les chargements destinés à l'industrie plastique. L'infrastructure ferroviaire n'est pas optimale et les volumes régressent. Chaque année, environ 50.000 TEU sont traitées.

**DRY PORT MUIZEN:** Chargement industriel et biens de consommation entre la Belgique, l'Italie et le Royaume-Uni. Environ 25.000 TEU par an. Ce terminal dispose encore d'un important potentiel de croissance.

## Filiales IFB



dérables en locomotives et qui ciblent essentiellement le transport intermodal. Le potentiel existe donc, surtout à terme, mais nous allons devoir donner le meilleur de nous-mêmes pour surmonter ces embûches.»

**Quoi qu'il en soit, IFB ambitionne de poursuivre sa croissance. Quelles sont les perspectives ?**

Geert Pauwels: «Une prochaine étape décisive consiste à renforcer la collaboration avec notre filiale TRW. Depuis quelques mois, le Groupe SNCB détient plus de 90% des actions. Dans ce climat difficile, il est de plus en plus important de faire collaborer nos différentes activités.

**En s'y prenant bien, l'association IFB/TRW peut devenir un des acteurs les plus importants d'Europe dans le transport multimodal.**

nous permet de répondre aux besoins de la clientèle de manière flexible et proactive.

De plus, B-Cargo demeure la plaque tournante de la production : B-Cargo organise la production et exécute les opérations locales; la direction SNCB Trains & Production fournit les moyens de traction, en collaboration avec les sociétés corridor. L'objectif commun de toutes ces entités de production consiste à poursuivre l'amélioration de la qualité et de la productivité, afin de nous permettre de livrer un produit de qualité aux filiales, à des prix adaptés au marché. »

**La croissance des trafics portuaires et l'augmentation de la congestion du trafic routier sont en principe, de bonnes nouvelles pour IFB. Etes-vous optimiste à cet égard ?**

Geert Pauwels: « La demande en transport devrait encore fortement augmenter au cours des prochaines années, surtout ici en Belgique, où les ports et la logistique disposent encore d'un potentiel de croissance. La part des chemins de fer dans le transport augmentera également.

Les années à venir seront toutefois difficiles ! La crise financière exercera un effet de ralentissement. Il ne faut, en outre, pas sous-estimer la

concurrence. Sa part dans le transport international ne cesse de croître. Nous sommes coincés entre deux acteurs de premier ordre, à savoir la SNCF et Railion (Deutsche Bahn). Ce dernier est le meilleur groupe fret au niveau européen, mais dans notre pays, il adopte une position provisoirement moins agressive que la SNCF qui établit une liaison propre avec le port d'Anvers. Le marché regorge en outre d'une foule de nouveaux venus qui consacrent des investissements consi-

La collaboration entre IFB et TRW va de soi et nous rendra plus performants sur de nombreux plans : vente, suivi opérationnel des trains, gestion des wagons et des terminaux, développement international, ...

A eux deux, IFB et TRW disposent de tous les atouts et du personnel approprié. Si nous nous y prenons bien, la combinaison IFB/TRW peut devenir l'un des acteurs multimodaux incontournables en Europe !».



Le bâtiment principal d'IFB au Houtdok.

# SIMULATEUR DE CONDUITE MALINES

Le train est un moyen de transport extrêmement sûr. Mais la SNCB n'en continue pas moins à peaufiner la sécurité du réseau ferroviaire en ciblant la formation de son personnel. C'est ainsi que l'Atelier Central à Malines abrite un simulateur de train depuis 1996. Ronald Simons, sous-chef de secteur technique instruction-traction à la direction Technique & Production, était là depuis le début. En compagnie de ses collègues instructeurs, Eric Van Driessche et Frans Van Ackeleyn, il se charge de la formation permanente des conducteurs de train.



## **Simulateur de conduite**

Avant le développement du simulateur de conduite en 1996, les aspirants-conducteurs de train apprenaient leur métier via des exercices pratiques au cours desquels ils sillonnaient le réseau ferroviaire dans une locomotive sous la direction d'un moniteur. Cette méthode présentait l'inconvénient que les novices avaient seulement affaire aux situations les plus courantes. Malheureusement, rien ne les préparait suffisamment à affronter des situations ou des scénarios d'urgence.

Mais l'arrivée du simulateur de conduite en 1996 a changé la donne. A l'instar des Chemins de fer français, le simulateur de train a vu le jour parce qu'on ne

voulait pas rester à la traîne sur le plan technique. Le poste de conduite du simulateur est une copie conforme de celui d'une locomotive électrique de ligne type 27. Il s'agit d'un choix délibéré vu que c'est ce type de locomotive qu'utilisent la plupart des conducteurs. La conception de ce simulateur est en bonne partie le fruit du travail d'agents de la SNCB. Il y en a deux en Belgique, l'un à l'AC Malines et l'autre à Salzannes.

### Formation permanente

Les nouveaux aspirants-conducteurs de train apprennent les ficelles du métier sur le simu-

lateur de conduite. Les conducteurs de train expérimentés suivent 1 jour de formation permanente dans le cadre de leur certification trisannuelle.

Au cours d'un exercice de simulation, le conducteur/aspirant-conducteur se retrouve confronté à des situations extrêmement réalistes. Il parcourt un itinéraire donné, sur lequel il est simulé divers incidents (problèmes de traction, défauts de frein, ...). De même, les mouvements et les sons dans le poste de conduite sont restitués de manière très réaliste.

L'instructeur dispose d'une console qui se compose de quatre écrans d'ordinateur et sur laquelle il peut suivre l'exercice de simulation. L'instructeur peut intervenir à tout moment et modifier le cours de l'exercice. Il peut adapter des signaux, simuler des pannes techniques, voire passer du jour à la nuit, au crépuscule, à un temps de neige ou de brouillard. Une caméra dans le poste de conduite lui permet d'observer les réactions du conducteur. C'est ainsi que le conducteur, tout comme ses camarades de formation, pourront tirer des leçons de leurs erreurs.



Sous-chef de secteur technique d'instruction-traction Ronald Simon (au milieu), entouré de ses collègues instructeurs Eric van Driessche et Frans Van Acekeleyen.



Ronald Simons a commencé sa carrière en 1972 comme conducteur de train de l'ancienne SNCB. En 1981, il a été réussi l'examen de sous-chef de secteur technique instruction. A partir de 1996, lors de la mise en service du simulateur de conduite, il a pris résolument son rôle d'instructeur-conducteur à cœur.





## UNE JOURNEE AVEC MARC REYNHOUT

# CONDUCTEUR DE TRAIN

**Marc Reynhout**

> Marc est né en 1965 à Zelzate > Diplôme A2 Electronique et A1 Textile à Gand > 1986-2000 travaille pour une firme privée qui répare des photocopieuses > 2001 entre à la SNCB comme conducteur de train à l'issue d'une formation de 16 mois.



**19:50**

**Faisceau E Hasselt**

Avant d'entamer le voyage retour, le train doit être accouplé à une autre automotrice. Les feux sont contrôlés et l'automotrice est mise sous tension.





### 16 : 20 Au dépôt de Gand-Saint-Pierre

En arrivant au dépôt, Marc signe la liste des présences, jette un coup d'œil sur sa fiche de service et consigne ses heures de prestation dans le rapport. Dans le livre d'ordres, il prend connaissance des particularités de la ligne sur laquelle il va circuler.



### 16 : 50 Avant le départ

Dix minutes avant le départ du train 2217, Marc met la réversibilité de la rame en marche. Il encode les données du train dans ETCS (European Train Control System) et procède à l'essai de fonctionnement du frein. Lode Decrop, l'accompagnateur de train de service, passe à Marc un formulaire donnant la composition du train. Pour pouvoir rester joignable pendant le trajet, Marc se manifeste via SMS juste avant le départ et branche la radio (GSM-R).

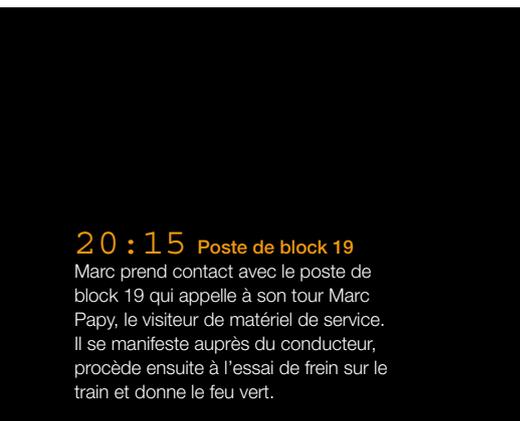


### 17 : 08 Pendant le trajet

Marc a un sens inné de la courtoisie. Chaque fois qu'il croise un train, ici entre Gand et Lede, il salue ses collègues conducteurs de train.

### 19 : 30 Hasselt

Arrivé à Hasselt, Marc prend contact avec le poste de block 19 et demande quel train il devra assurer au retour. Le train se trouve déjà prêt à quai. Cette fois-ci aussi, Marc prépare le train au départ. L'éclairage intérieur est allumé et la cassette d'enregistrement, qui stocke toutes les données de train, est examinée.



### 20 : 15 Poste de block 19

Marc prend contact avec le poste de block 19 qui appelle à son tour Marc Papy, le visiteur de matériel de service. Il se manifeste auprès du conducteur, procède ensuite à l'essai de frein sur le train et donne le feu vert.



### 00 : 40

#### Retour à Gand-Saint-Pierre

Le train E 2243 entame à 21:12 h le voyage retour de Genk à Gand-Saint-Pierre. A l'arrivée, Marc va garer le train dans le faisceau. L'équipe de nettoyage l'attend déjà. De retour au dépôt des conducteurs, Marc rentre son rapport et regarde en vitesse la prestation qu'il devra assurer le lendemain. Encore une journée de faite.

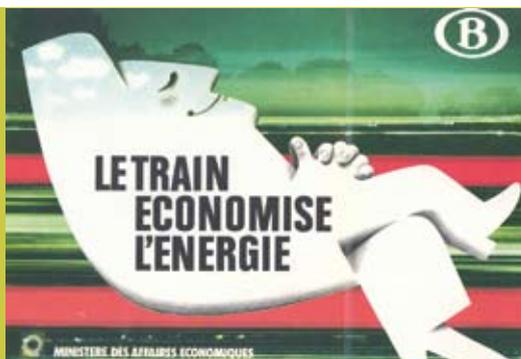
## 1976

**La prise de conscience écologique**

En 1972, le Club de Rome publiait son rapport retentissant "Halte à la croissance ?" qui dénonçait les effets funestes liées à l'usage dont le monde faisait de ses matières premières. En 1973, il y eut la crise pétrolière qui donna vie au scénario négatif prophétisé dans le rapport. Si en fin de compte, les pronostics ne se sont pas vérifiés, le rapport a quand même permis de placer l'environnement au niveau mondial au centre des préoccupations politiques.

De même, les chemins de fer n'ont pas manqué de surfer sur la vague de cette nouvelle prise de conscience et se sont lancés dans des campagnes vantant les atouts écologiques du train. En 1976, une campagne mit à l'honneur une locomotive type 18. Il s'agissait de la première d'une série de six locomotives quadritensions qui avaient été mises en service en 1973/1974 pour desservir un certain nombre de relations internationales. La campagne fut notamment diffusée via des grandes affiches de 20 m<sup>2</sup> le long des routes.

Depuis lors, le message n'a rien perdu de son actualité !



AVEC LA CRISE PÉTROLIÈRE DE 1973, LE MONDE S'EST RETROUVÉ CONFRONTÉ POUR LA PREMIÈRE FOIS AU PHÉNOMÈNE DE LA PÉNURIE D'ÉNERGIE. DES CETTE ÉPOQUE, LE TRAIN POUVAIT SE TARGUER DE PRÉSENTER DES CHIFFRES DE CONSOMMATION FAVORABLES PAR RAPPORT À D'AUTRES FORMES DE TRANSPORT.

## Si la SNCB était une ville?

Anvers. Pour sa gare qui m'a toujours fascinée et qui a dû être l'une de mes premières destinations de voyage en train. Le zoo, évidemment.

## Un animal ?

Un dragon qui crache du feu. Encore un souvenir d'enfance : une grosse locomotive dont les jets de vapeur m'avaient terrifiée.

Vision un peu passéiste, j'en conviens.

Et qui me date au carbone 14.

## Un film?

Pas 'La bête humaine'! Peut-être 'La Grande Vadrouille' pour cette scène merveilleuse qui se passe dans un train, quand un officier allemand déclame du Péguy devant un parachutiste anglais qui n'y comprend rien.

## Une couleur ?

Le vert, évidemment. Les trains de ma jeunesse étaient verts des sièges à la carrosserie.

## Une personne connue ?

Là, je sèche. Ou alors mon fils, qui s'est pris de passion pour le train quand il avait 3 ans et qui sera peut-être célèbre un jour.

# Martine Maelschalck

Je m'appelle Martine Maelschalck et je suis rédactrice en chef de L'Echo depuis juin 2006. Auparavant j'ai été attachée de presse et surtout journaliste économique, un métier que j'adore. J'habite Bruxelles et j'y travaille, donc je ne prends pas très souvent le train. Mes souvenirs de voyages en chemin de fer sont liés aux vacances à la mer, aux excursions scolaires et aux camps scouts ; et plus récemment, aux déplacements en TGV vers Paris ou Londres.

35

> MON TRAIN À MOI



TGV est une marque enregistrée par la SNCF.

**TGV**  
*Passe partout en France.*

**B**  
International

[www.sncb.be](http://www.sncb.be) · voyager en Europe