

time to

UNE JOURNÉE AVEC
Collaborateur B for You

INFOS EXPRESS
Nouveaux horaires

**FYRA, LA GRANDE
VITESSE POUR
LES PAYS-BAS**



NOUVEAU SUR SNCB.TV

La SNCB soutient les personnes à mobilité réduite

Pour les personnes à mobilité réduite les transports en commun sont très importants. C'est pourquoi la SNCB met tout en œuvre pour accueillir au mieux ces voyageurs. Suite à la Journée internationale des handicapés, la SNCB fait la synthèse de ses efforts.

Film à découvrir dès le 18 janvier 2013 sur sncb.tv



Destination mieux



La fin de l'année approche et comme la tradition le veut, elle est l'occasion de faire le point sur l'année écoulée. Pour la SNCB, 2012 a été une année particulièrement passionnante, où de nombreuses nouveautés se sont concrétisées. Nos nouvelles rames Desiro sont apparues sur le réseau ; nous avons ouvert la nouvelle liaison rapide vers l'Aéroport ; nous avons lancé notre nouveau site web, entièrement relooké et plus convivial et nous avons fait de légers progrès côté ponctualité des trains et satisfaction de la clientèle. Nos efforts vers un plus haut niveau de sécurité sont également maintenus, si bien qu'en 2013, tous nos trains seront équipés du système de sécurité TBL1+.

Mais le parcours n'a pas été sans faille et les derniers mètres n'ont pas été les plus aisés avec le lancement épineux du Fyra en décembre. Le mécontentement des navetteurs, tant en Belgique qu'aux Pays-Bas, a clairement mis en évidence qu'il y a encore des résistances par rapport à la différence d'approche entre une opération commerciale

(en service international) et une offre de service public (national).

Ce qui est compréhensible puisque notre service international doit être rentable, nous ne pouvons pas appliquer les mêmes tarifs que pour un service subsidié. Ce sera, dans les années à venir, un défi de convaincre tous nos clients que, quelle que soit l'approche, ils restent l'élément central de notre politique.

Pouvons-nous dire que la SNCB est prête pour l'avenir ? Oui, car avec tous les projets que nous avons lancés ces dernières années, nous allons continuer d'évoluer vers une entreprise de transport ferroviaire encore plus sûre et d'un niveau qualitatif encore plus haut. Nous devons toujours garder un œil sur nos finances et nous rationalisons les processus de travail au sein de l'entreprise pour pouvoir travailler de manière plus productive et plus efficace.

Mais le futur est-il prêt pour nous ? La structure complexe de notre pays, avec tous ses niveaux politiques qui ont une influence sur notre mobilité, ne facilitent pas une approche cohérente de la mobilité. Les

sociétés de transport public régionales dépendent de leur région respective; tandis que la SNCB fonctionne au niveau fédéral. Rien que sur le plan des transports publics, se mettre d'accord est une tâche complexe.

Mais si nous voulons enregistrer de réels progrès à l'avenir, ce n'est pas suffisant. Pour faire redécoller le transport dans notre pays (moins de files, moins de voitures, et plus de moyens de transport durables), on a besoin d'une vision intégrée qui inclut tous les modes de transports existants.

Une vision qui regroupe aussi bien les attentes locales, que régionales et nationales et qui voit plus loin. Il faut définir le rôle que nous souhaitons jouer au niveau européen, comme plaque tournante et pays d'approvisionnement et de transit. A la SNCB nous sommes prêts à y réfléchir, c'est également notre avenir qui en dépend.



Marc Descheemaeker
Administrateur délégué

04

> SOMMAIRE

> Engagement

06 > **REGARDS** Titus Simoens

10 > **HORIZON** Miser sur sécurité

14 > **RESPONSABILITÉ** Pink Ribbon



> Action

16 > **INFOS EXPRESS** Nouveaux horaires

22 > **DOSSIER** Fyra

28 > **NATIONAL - INTERNATIONAL**



> En coulisses

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

32 > **UNE JOURNÉE AVEC** Danny Blouwe

34 > **UN JOUR À LA SNCB** 1983, TTB

35 > **MON TRAIN À MOI** Bruno Venanzi



OURS ET CRÉDITS – **Concept:** SNCB / ✈️ **EURO RSCG C&O** – **Textes:** Veerle Baele, Caroline De Lille, Bruno Van Calster, Ann Woygnet
Photos : John Deroo, Leo Goossenaerts, Denis Moinil, Reporters, Kathleen Van Vaerenbergh – **Mise en page :** Kathleen Van Vaerenbergh
Rédacteur en chef : Bruno Van Calster – **Impression :** Geers Offset – **Avec la collaboration de** Danny Blouwe – **Remerciements à** Kristiaan Van Asch, Yves Van Reusel, Bruno Venanzi – **Editeur responsable :** Michaël Vanloubeek, Avenue de la Porte de Hal 40, 1060 Bruxelles
Info : infocorporate@sncb.be

06

> REGARDS

LES VEGETTES SONT DES VOYAGEURS COMME LES AUTRES

Dans le cadre d'une mission pour l'association de voyageurs TreinTramBus, le photographe Titus Simoens a photographié des vedettes flamandes qui utilisent régulièrement les transports en commun. Ces photos font partie d'un calendrier on line (cf. article p.21).

Devant l'objectif de Titus, des personnalités deviennent des voyageurs parmi d'autres, sans le glamour qui accompagne habituellement les stars. Dans le train, le tram ou le bus, ils rêvent, lisent ou écoutent de la musique. Ou ils profitent simplement du voyage sans stress.

Titus Simoens

Ce Gantois, né en 1985, est sorti de ses études de photographie (école supérieure Karel de Grote) avec une grande distinction en poche. Depuis lors, son parcours professionnel a été impressionnant, avec une panoplie de prix en Belgique et à l'étranger en appui de son talent. Il a participé à de nombreuses expositions, seul ou en groupe, entre autres à Bozar. Le photographe porte un regard original sur le monde, le traduisant en images surprenantes, parfois émouvantes et qui interpellent toujours le spectateur. Qu'il soit en Amérique pour faire des images insolites de la vie des cow-boys ou dans un internat de jeunes matelots, Titus nous offre des tranches de vie inédites.



Guido Belcanto, chanteur



Sarah Ferri, chanteuse



Bert Verbeke, acteur



Nic Balthazar, réalisateur



Gunter Lamoot, acteur de stand-up

10

> HORIZON

MISER SUR UN NIVEAU DE SÉCURITÉ MAXIMAL



La sécurité représente certainement l'atout principal du transport par chemin de fer. Assurer de façon optimale la sécurité, reste une priorité constante et absolue pour la SNCB. En 2006, la SNCB avait démarré l'installation de TBL1+, un système de freinage automatique pour les trains. Tous les trains disposeront de ce système en 2013. A l'horizon 2023, la SNCB aura, en outre, équipé tous ses trains avec l'ETCS, le système de sécurité européen le plus récent.

La signalisation : au coeur de la sécurité

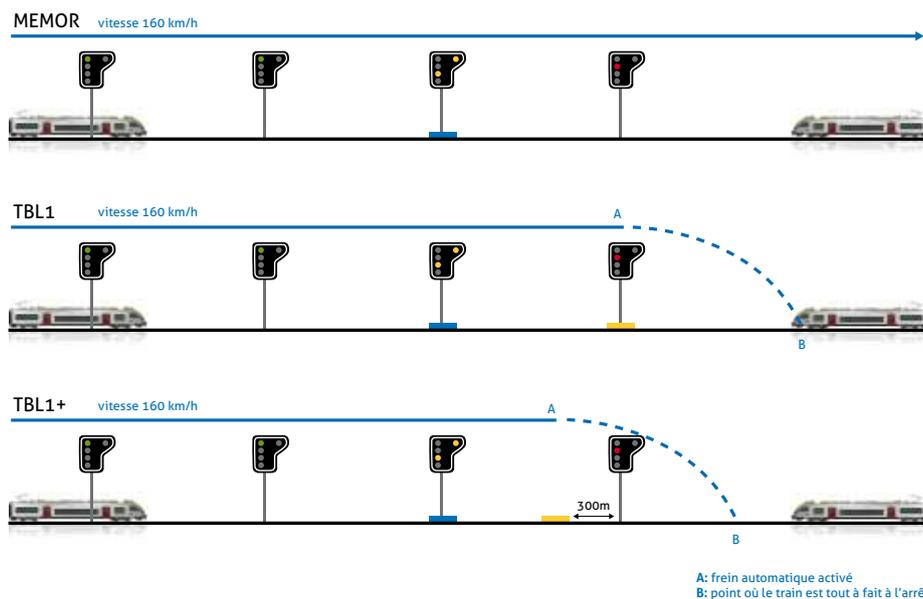
La signalisation est au cœur de la sécurité aux chemins de fer. En bref, elle doit éviter que deux trains entrent en collision. Pour y arriver, une cohésion optimale est requise entre la technologie, les hommes et la culture de l'entreprise. La technologie comprend l'infrastructure de voie (les signaux à côté des voies, les cabines, les moyens de transmission) et les composants à bord des trains (systèmes de vigilance, écrans). Le conducteur de train joue évidemment un rôle crucial (la formation, la pratique, l'expérience, son attitude). La culture de l'entreprise fait également la différence : la sécurité doit faire partie de l'ADN de l'entreprise.

Comment améliorer le niveau de sécurité ?

Pour encore améliorer le niveau de sécurité, la SNCB œuvre dans différents domaines. Cruciale dans cette démarche est la prévention de dépassements de signaux. Si un train dépasse un signal rouge, le risque d'un incident augmente. Les systèmes de sécurité plus anciens (gong/sifflet, memor) arrêtent le train après un double signal jaune (qui

annonce un signal rouge) si le conducteur ne pousse pas le bouton de vigilance. Défaut : par après, le conducteur pourra encore franchir le signal rouge sans que le système de signalisation n'intervienne. Pour remédier à ce défaut, la SNCB a développé dans les années '80 le système TBL (Train-Balise-Locomotive), qui arrête le train automatiquement s'il franchit un signal rouge. Mais

comme le train s'arrête au-delà du signal, le risque n'est pas totalement éliminé. TBL1+, le frère plus avancé du système TBL, résout ce problème : il contrôle la vitesse du train à 300 mètres d'un signal, grâce à des balises dans les voies. Si un train arrive avec une vitesse trop élevée (plus de 40 km/h), le train est freiné automatiquement avant le signal rouge.



Activation du bouton d'urgence par le système de sécurité belge (si le conducteur n'a pas constaté qu'il a passé un double signal jaune).



Les lignes à grande vitesse belges sont équipées de l'ETCS ou d'un système similaire. Il n'y donc pas de signaux près des voies.

Pourquoi d'abord installer TBL1+ ?

Le projet d'un système européen de sécurité (ETCS – European Train Control System) date des années '90, mais le développement technique a pris bien plus de temps que prévu. La SNCB a dès lors décidé en 2006 de continuer avec le système belge TBL1+. Après l'accident de Buizingen en 2010, la

SNCB voulait encore accélérer l'installation du TBL1+. Ce système permet en plus une migration assez facile vers l'ETCS parce que l'infrastructure est la même. Pour les trains, l'installation demande une reprogrammation. Dans les nouveaux trains et dans les anciens où on va installer l'ETCS, les modules ETCS sont capables de traiter les données TBL1+.

Etat des lieux TBL1+

La mise en place de TBL1+ se fait de deux façons. Le nouveau matériel est équipé d'un module ETCS qui gère les fonctionnalités TBL1+ via un mode dédié. Le matériel plus ancien exige l'installation de hardware supplémentaire, un travail spécialisé pris en charge par les ateliers de la SNCB.

Fin novembre, 908 locomotives, automotrices et voitures-pilotes disposaient de TBL1+, sur un total de 959 (parc 2012) et 940 (parc 2013). Un petit avancement sur le planning. Pour le nouveau matériel (TBL1+ via ETCS), on décompte 228 unités, un léger retard dû à la livraison tardive par le constructeur. En tout, 87,6% du matériel est équipé. Fin 2012, la SNCB atteint les 92% pour arriver à 100% en 2013.

Avantages de l'ETCS



Surveillance continue de la vitesse :
dès qu'un train dépasse la vitesse autorisée, le système intervient.

Information de signalisation passe via un display dans le poste de conduite :
pas besoin de signaux latéraux à côté des voies (ceux-ci ne sont plus lisibles quand la vitesse > 250 km/h) ;

Standard européen : il n'est plus nécessaire d'équiper des trains avec différents systèmes nationaux (actuellement, certaines rames Thalys ont 7 systèmes à bord).



Les Desiro sont livrées avec l'ETCS à bord. Ce système lit aussi les données TBL1+.

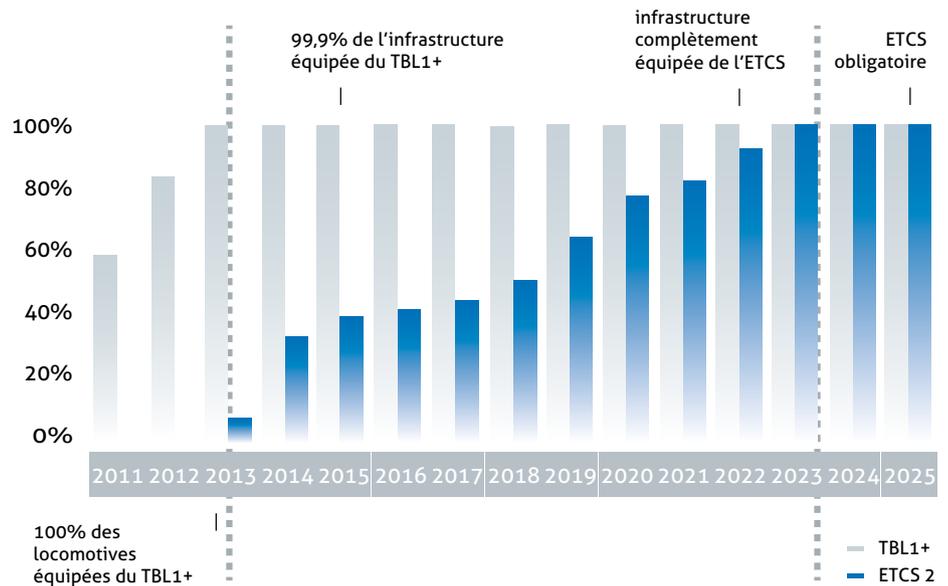
Migrer vers l'ETCS

L'ETCS est encore plus performant que TBL1+. Ce système surveille en permanence la vitesse d'un train et calcule la distance de freinage selon le type de train. Dès qu'un train dépasse la vitesse autorisée, le système intervient. Les informations de la signalisation sont transmises en direct dans le poste de conduite, via un display, ce qui rend obsolète les signaux à côté des voies. L'ETCS a plusieurs niveaux. Les nouveaux trains sont livrés avec un module ETCS niveau 1 à bord. L'ETCS niveau 1 utilise des balises dans les voies pour transmettre l'information de signalisation. Ces balises sont identiques à celles utilisées par TBL1+, ce qui facilite le passage vers ETCS niveau 1. En revanche, l'ETCS niveau 2 utilise le réseau GSM-R, le réseau de communication numérique pour les chemins de fer, qui est opérationnel depuis fin 2009. La migration vers ETCS est comparable avec celle de TBL1+. Les trains qui disposent d'un module ETCS1 sont adaptés pour l'ETCS2 (notamment intégration module GSM-R data). Les autres trains doivent être équi-

pés d'un module ETCS2. La SNCB a élaboré un master plan pour y arriver à l'horizon 2023. Ce plan exige 1,69 milliard d'euros d'investissements, mais il n'y a pas vraiment de choix : en 2025 toute l'infrastructure

passera à l'ETCS. La Belgique disposera, à ce moment du niveau de sécurité le plus élevé possible sur un réseau complètement interopérable (accessible donc pour tous les trains qui correspondent au standard européen).

Planning installation TBL1+ et ETCS





Pink Ribbon: la sensibilisation passe par le train

Durant tout le mois d'octobre, les "ambassadeurs" de la SNCB, les accompagnateurs de train et le personnel en gare, ont été invités à porter le ruban rose, symbole de la campagne de sensibilisation dans le cadre de la lutte contre le cancer du sein. Time to B pose 3 questions à Rosette Van Rossem, responsable du projet :

Time to B: "Après avoir travaillé 20 ans dans la publicité et 2 autres décennies au sein des médias, vous avez eu l'idée de créer un nouveau projet. En quoi consiste Pink Ribbon ?"

Rosette Van Rossem : "Pink Ribbon a 3 objectifs précis : augmenter les connaissances liées au cancer du sein et les faire partager mais aussi encourager tout comportement initiant le dialogue, afin de réduire au maximum l'angoisse et la solitude et ainsi briser le tabou entourant le cancer du sein. Enfin, soutenir Pink Ribbon c'est soutenir des projets concrets en faveur du bien-être et de la qualité de vie des personnes atteintes par la maladie."

Time to B: "Vous parlez de projets concrets. Quels sont-ils ?"

Rosette Van Rossem : "En 2011, un fonds Pink Ribbon a été créé. Il est

géré au sein de la Fondation Roi Baudouin qui nous aide dans la bonne gestion des fonds collectés et l'accompagnement du choix des projets. Au printemps 2012, Pink Ribbon a lancé son premier appel à projets : la problématique du désir d'enfant et la fertilité des femmes jeunes (-40 ans) atteintes d'un cancer du sein."

Time to B: "Comment voyez-vous évoluer le partenariat avec la SNCB ?"

Rosette Van Rossem : "La SNCB nous donne une visibilité plus large et différente des milieux de recherche, plus cloisonnés. Pink Ribbon s'adresse à tout le monde parce que chacun peut être concerné ! Plusieurs campagnes de communication ont été lancées à destination des patientes, de leur entourage proche, des médecins et infirmières, mais c'est finalement l'ensemble de la population que nous voulons toucher. Les trains sont des lieux d'échange, où l'information circule facilement et se propage très vite. L'an dernier, un train aux couleurs de notre action traversait le pays, d'Eupen à Ostende. Cette année, l'accent a été mis sur l'information. Je nourris un projet lié à la mobilité pour 2013 mais c'est encore un peu tôt pour le dévoiler. J'ose espérer que la SNCB sera encore partante pour nous soutenir !"

Intérêt croissant chez les stakeholders

Depuis quelques années, la SNCB invite ses principaux stakeholders à des **réunions d'information**. Il s'agit principalement d'associations qui défendent les intérêts des voyageurs utilisant le train. Au courant du mois de novembre, la SNCB les a informés en primeur sur les nouveaux horaires en vigueur à partir de décembre, l'adaptation des tarifs, la ponctualité, la nouvelle procédure de départ et le Fyra. En outre, ils ont pu assister à une démonstration du nouveau site web. Ces propositions de rencontres sont toujours

très appréciées par ces stakeholders. Des responsables du SPF Mobilité, une représentante des deux médiateurs, le Comité Consultatif des Usagers, Navetteurs.be, IEW (Fédération Inter-Environnement Wallonie), TreinTramBus, l'ACTP (Association des Clients des Transports Publics) et la CBPAM (Confédération Belge pour la Promotion des Aveugles et Malvoyants) ont accepté l'invitation. Cette initiative leur a offert une excellente occasion **d'échanger leurs points de vue avec de hauts responsables de la SNCB**.

15

> RESPONSABILITÉ



Les associations de voyageurs apprécient les réunions d'information de la SNCB.

EXPÉDITION MOBILITÉ DURABLE

Le Bond Beter Leefmilieu (association active dans le domaine de la mobilité durable) a lancé du 15 octobre au 15 novembre dernier l'action 'Expeditie Duurzame Mobiliteit'. Cent personnes se sont lancés le défi de réduire d'un tiers les trajets en auto. La SNCB a donné son coup de pouce à l'action en offrant des billets de train gratuits. Time to B a demandé à deux participants de commenter leurs impressions post-expédition. Kristiaan Van Asch en a profité pour voir si ses déplacements domicile-travail pouvaient se faire de manière qualitative avec le train. Le trajet entre

Deurne et Malines s'est avéré une vraie bonne surprise. **Les points forts du train : ponctualité, zéro stress, la possibilité de lire ou plonger dans ses dossiers, discuter avec les autres voyageurs.** Il n'a pas eu de points négatifs à signaler. Kristiaan restera fidèle à la SNCB : 'J'ai demandé à mon employeur à combien s'élèvera son intervention parce que je vais prendre un abonnement annuel.' Entretemps, Kristiaan fait l'apologie du train auprès de ses collègues et de sa famille. 'Etre débarrassé du stress, des embouteillages, des accidents, du fait d'arriver trop tard... cela vaut bien de rester un

peu plus longtemps assis dans le train !'. Pour Yves Van Reusel, l'expérience était plus mitigée. Le trajet quotidien de Kruishoutem à son lieu de travail à Grammont, en passant par la crèche, n'est pas franchement aisé en transport en commun. Deux fois par semaine, Yves a choisi le train pour son déplacement Audenaerde-Grammont. Le côté positif ? 'Un gain de temps considérable pour lire des documents pour mon travail.' Ce qui était par contre stressant, c'était d'essayer d'arriver à temps pour prendre le train. 'Et quand il y a des retards de train, mon timing se rétrécit et le fait d'arriver trop tard pour reprendre mes enfants, ce n'est pas forcément une bonne expérience', poursuit Yves. Il veut bien encore prendre le train et d'autres moyens de transport en commun, mais il plaide pour **d'avantage de possibilités et de meilleures correspondances entre le train et le bus dans les zones plus reculées.**



Nouveaux horaires SNCB

Comme chaque année, la SNCB a adapté ses horaires en décembre. Ces adaptations tiennent compte de l'introduction d'un nouveau train international (Fyra) et de travaux d'infrastructure. Le but ? Un meilleur service sur le réseau, une offre élargie quand c'est possible et une qualité de plus haut niveau.



VIRTON - ARLON

Liaison Virton-Rodange-Athus-Arlon

En raison d'une incompatibilité du matériel, la desserte de Rodange n'est plus assurée avec du matériel SNCB. Cependant, les CFL (Société nationale des chemins de fer luxembourgeois) assurent deux trains par heure entre Luxembourg et Athus. L'offre SNCB au départ d'Arlon et Virton a été adaptée afin d'assurer à Athus la correspondance avec la relation CFL Athus – Luxembourg avec un gain de temps de parcours d'une minute.

ANVERS - BRUX. AÉROPORT

Train supplémentaire entre Anvers et l'Aéroport

Suite à la mise en service du tunnel Diabolo en juin, un deuxième train par heure circule entre l'Aéroport national et Anvers. Le train venant de La Panne – Gand – Bruxelles – Bruxelles-National-Airport – Malines continue maintenant jusqu'à Anvers. Le premier départ à partir d'Anvers a lieu plus tôt, à 4h40 au lieu de 6h42. Le dernier départ de l'Aéroport est à 23h46 au lieu de 21h44.

BERINGEN ET ZONHOVEN

Réouverture de points d'arrêt au Limbourg

Les points d'arrêt Beringen et Zonhoven, situés sur la liaison Mol – Hasselt, sont à nouveau ouverts aux voyageurs. Ce tronçon bénéficie en plus d'une liaison directe avec Anvers pendant toute la journée.

FYRA

Introduction de Fyra

Depuis le 9 décembre, Fyra assure une liaison internationale entre Bruxelles et Amsterdam. L'arrivée de Fyra a également des conséquences sur le trafic national, particulièrement autour d'Anvers. Entre Anvers et Noorderkempen, deux trains IR sont supprimés pour permettre au gestionnaire de l'infrastructure de réaliser des inspections de la ligne à grande vitesse. Les trains omnibus Roosendaal – Anvers et Anvers – Puurs sont remplacés par un omnibus qui fait le trajet complet, assurant dès lors un meilleur étalement vis-à-vis du train IC N Essen – Anvers – Charleroi. Le train offre également de meilleures correspondances avec le réseau hollandais à Roosendaal.

Depuis décembre, Anvers possède
2 lignes directes vers
l'aéroport national

Trains supprimés

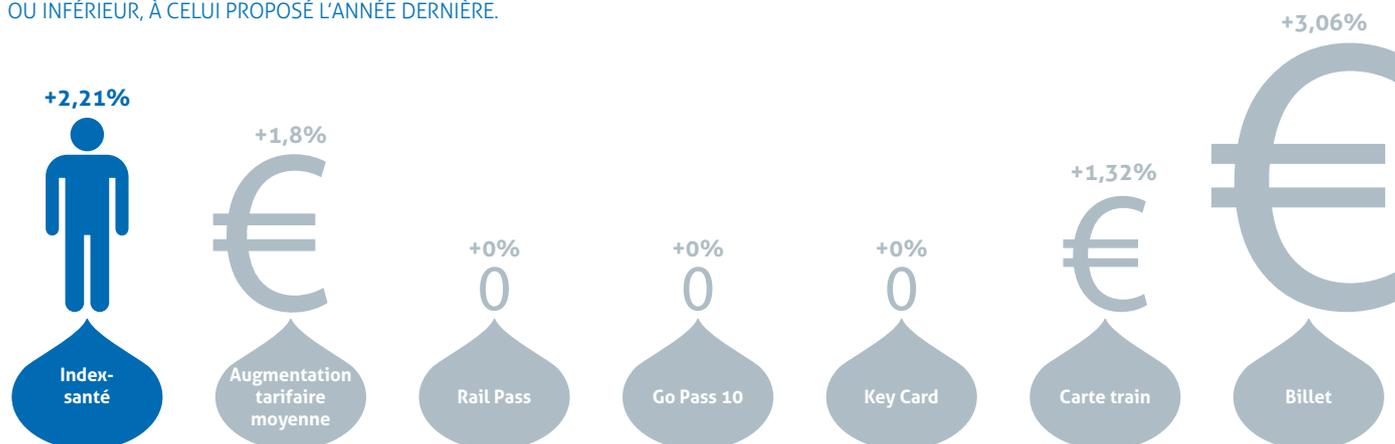
Le Conseil d'administration de la SNCB a décidé en octobre 2011 de supprimer 170 trains nationaux et 23 trains transfrontaliers qui transportent maximum 40 voyageurs et ne couvrent pas leurs coûts énergétiques. La liste détaillée des trains supprimés a été publiée sur le site internet de la SNCB. Quelques modifications ont cependant été faites depuis.

Concernant la circulation transfrontalière, et en accord avec l'opérateur ferroviaire SNCF, un train entre Courtrai et Lille (service du dimanche) et un train de Tournai à Lille (le samedi) ont été supprimés. Concernant la ligne Welkenraedt – Aix-la-Chapelle, deux trains circulant en semaine seront supprimés d'ici fin de l'année, tandis qu'un train (dimanche) sera maintenu. Enfin, le train Bruxelles-Luxembourg partant à 21h33 sera limité à Arlon.



ADAPTATION DES TARIFS

COMME CHAQUE ANNÉE, LA SNCB ADAPTE SES TARIFS AU 1ER FÉVRIER 2013. L'AUGMENTATION MOYENNE DES PRIX EST PLUS FAIBLE QUE L'ÉVOLUTION DE L'INDEX SANTÉ. CERTAINS PRODUITS SONT PROPOSÉS À UN TARIF ÉQUIVALENT, OU INFÉRIEUR, À CELUI PROPOSÉ L'ANNÉE DERNIÈRE.



18

> INFOS EXPRESS

Le dispatching voyageurs instaure la détection des conflits

Le dispatching voyageurs de la SNCB (RDV) dispose d'un tout nouveau logiciel de détection des conflits. Ce programme anticipe les conséquences possibles d'un retard de train et contribue ainsi à une meilleure ponctualité. L'application a d'ailleurs suscité l'intérêt de chemins de fer étrangers.

Le dispatching voyageurs de la SNCB assure le suivi du trafic des trains. Un vrai métier de spécialiste : à côté d'une connaissance hors pair du réseau, les collaborateurs du RDV doivent pouvoir jongler avec le planning des trains et du personnel de bord

(conducteurs, accompagnateurs). Un retard sur une ligne peut perturber toute la systématique des horaires. Anticiper les répercussions probables sur la suite du trafic pour les 3.700 trains journaliers n'est pas chose facile. Depuis septembre, le RDV dispose d'une application qui détecte de façon proactive les conséquences potentielles d'un retard.

Comment ça marche ?

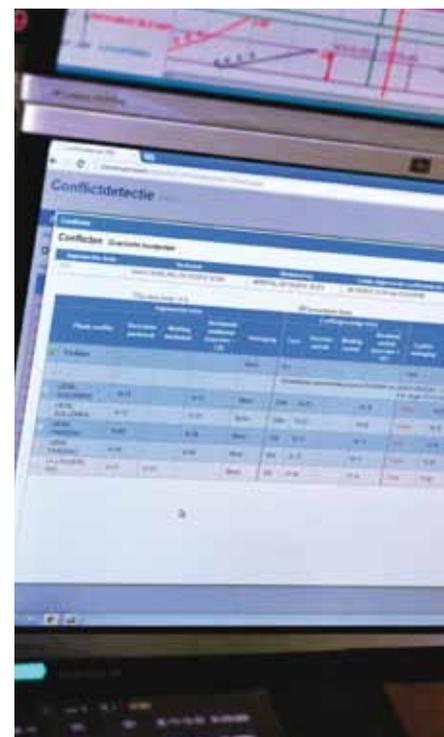
Le logiciel capte en temps réel les informations quant aux passages des trains aux points de repérages sur le réseau, et donc les éventuels retards. Dès qu'un retard d'au

minimum 6 minutes est détecté, il va afficher sur l'écran la ou les conséquences qui vont en découler pour les autres trains. Une correspondance avec un délai de 5 minutes entre deux trains n'est plus assurée si le premier train affiche 7 minutes de retard. Et si l'accompagnateur présent à bord du 1er train doit poursuivre son service dans le

Infrabel et la SNCB unifient leurs outils de gestion du trafic ferroviaire

Le Traffic Control d'Infrabel et le dispatching voyageurs de la SNCB vont collaborer de façon plus étroite pour permettre une meilleure coordination entre les deux unités.

Durant la première moitié de l'année 2013, le Traffic Control et le RDV seront rassemblés afin de coordonner la gestion de l'ensemble du trafic ferroviaire. **A terme, tous les intervenants impliqués dans la gestion opérationnelle seront ainsi réunis dans un même espace de travail.** But final : améliorer sensiblement la coordination de crise, la communication interne et l'information aux voyageurs.



Ecran de travail de détection des conflits

train 2, il n'arrivera pas à temps. Grâce à la détection rapide des retards et, simultanément, de leurs conséquences, le RDV peut rapidement trouver un remplaçant pour assurer le départ à temps du train 2 et dès lors éviter un effet "boule de neige".

L'expérience reste essentielle

Le système ne propose pas les solutions à apporter, il ne fait que détecter les conséquences sur la suite du trafic. Mais il les détecte avant même qu'elles ne surviennent et offre donc au RDV un gain de temps considérable pour chercher et mettre en place les solutions les plus adéquates.

En permettant de réduire ou d'annuler les conséquences de retards sur l'organisation globale, le nouveau logiciel vise donc à casser l'effet boule de neige des retards. Il pourrait à terme générer un gain de ponctualité de 1 à 2 %.



L'expérience des collaborateurs RDV est cruciale.



Tweets #snbc

Vous vous souvenez de ma double facture #SNCB après que leur site avait déconné ? Ils ont fait une exception à leur règle et remboursent

@cauwelaert

#controleur charmant sur le train à La Panne! Il me dit : vous êtes une bonne âme et me souhaite une bonne soirée. On en veut encore ! #snbc

@sarahverstaen

Quel futur pour le rail wallon ? Le ministre Philippe Henry en appelle à un front commun politique face à "l'ampleur du péril annoncé" #SNCB

@rudyhermans

Le contrôleur: ns arrivons sur un quai imprévu. Avant de descendre, vérifiez qu'il y a du quai sous vos pieds. #SNCB #ohmondieu

@thomasnagant

Les débats démontrent que De Lijn ou la #SNCB ne s'impliquent pas assez dans les projets urbains. Ils n'en font qu'à leur tête.

@ericcorijn

Les gens ne se battent plus pour une place assise dans le train, c'est fini. Maintenant, c'est la chasse aux meilleures places debout #SNCB

@ptr_b

Service minimum à la #SNCB: on tire au sort les dates de naissance des navetteurs qui pourront monter? ou on prend l'ordre alphabétique?

@caro_bxl

Quatre collaborateurs de la SNCB en Albanie

Quatre collaborateurs de la SNCB sont partis en Albanie dans le cadre de l'émission de la VRT "Beroepen zonder grenzen" (métiers sans frontières). Leur mission ? Exercent leur job là-bas, dans un autre contexte. Au départ, ils ne connaissaient pas leur destination et ce qui les attendait. Ils se sont donc lancés dans une aventure unique en son genre.

Tout le voyage dépasse l'imagination

Roel De Bie et Abdel Chennouf, deux techniciens de l'atelier de traction d'Anvers étaient très enthousiastes. Les deux jeunes techniciens excellent vraiment dans leur métier. Abdel a travaillé auparavant pour De

Lijn, tandis que Roel est fan de trains depuis sa jeunesse. Ils ont voyagé en compagnie de l'accompagnatrice de train Suzanne Huisman, qui a préféré son job d'accompagnatrice à une carrière d'hôtesse de l'air, et de l'instructeur et conducteur de train expérimenté Walter Oerlemans.

Ce qu'ils ont vécu en Albanie relevait véritablement d'un choc culturel : un tout petit réseau avec 5 liaisons ferroviaires et 6 locomotives. Et le matériel comme l'infrastructure tombent en ruine. En un an, les chemins de fer



Suzanne donne le signal de départ.

albanais transportent plus ou moins la moitié du nombre de voyageurs transportés par la SNCB en une journée (800.000 voyageurs). Le train est utilisé surtout par les personnes les plus pauvres. Logique : à cause de l'infrastructure vétuste, les trains y circulent en moyenne à une vitesse allant de 20 à 60 km/h. Avec, bien sûr, des temps de parcours à l'avenant.

Pour Walter, notre conducteur, cette semaine sur place a été une expérience incroyable. Ce qui l'a frappé : "Pendant qu'on remplissait une locomotive avec du diesel, les conducteurs de train étaient en train de la réparer eux-mêmes, sans disposer réellement des vêtements ad hoc ou d'un matériel adapté. Après, on s'est tous rassemblés pour prendre un café réconfortant dans une petite cabane de travail. Ici, on a vu des gens qui sont vraiment contents avec les petites choses de la vie." Un constat partagé par les autres participants. Aussi bien Abdel que Suzanne ont remarqué à quel point les gens sont fiers de faire leur travail, malgré une situation difficile : les autorités n'investissent plus rien dans les chemins de fer. Roel conclut : "Le voyage tout entier défiait toute imagination".



Walter découvre le poste de conduite d'une locomotive albanaise usée.



Roel et Abdel mangent leurs tartines dans l'atelier.

La SNCB à l'écran

L'émission "Beroepen zonder grenzen" bénéficie à elle seule d'une part d'audience de 30 à 35 % des téléspectateurs néerlandophones. Le "Pendelquiz", un jeu avec des navetteurs qui fait partie de l'émission "Iedereen Beroemd" peut se vanter de 700.000 à 800.000 spectateurs tous les soirs de semaine. Et le côté wallon, n'est pas en reste. En ce moment, To Do Today Productions tourne des scènes sur le réseau ferroviaire pour le deuxième volet de la série judiciaire "A tort ou à raison" (sur la RTBF). Et la gare de Charleroi abrite le loft du programme lifestyle "Sans chichis" (sur la RTBF).

LE CALENDRIER TREINTRAMBUS

L'asbl TreinTramBus (l'Association de Clients du Transport en Commun flamand) a lancé en novembre un calendrier 2013 digital pour mettre en exergue le transport public. Le train, le tram, le bus sont autant de lieux où il y a toujours quelque chose à vivre. Les photos du calendrier sont signées Titus Simoens, un photographe qui 'monte'. Elles traduisent en mots et en images leur histoire en transport public de quelques Bekende Vlamingen (flamands connus), entre autres Nic Balthazar, Guido Belcanto, Sarah Ferri... Des citations de ces personnalités figurent au calendrier, ainsi que des bons tuyaux et

anecdotes sur les transports en commun. Le calendrier est disponible comme application pour les smartphones et donc facilement utilisable durant vos trajets en transport en commun. Son utilisation est simple et synchronisable avec le Calendar d'Outlook et de Google. Et c'est gratuit !

www.treintrambuskalender.be

21

> INFOS EXPRESS

Parés pour affronter l'hiver

Le verglas, la neige, les températures hivernales peuvent perturber sérieusement le trafic ferroviaire : bris de caténaires, défauts aux locomotives ou aiguillages gelés. Avec leur plan hiver, Infrabel et la SNCB mettent tout en œuvre pour éviter les problèmes éventuels.

Voici un aperçu des mesures 'hiver' :

- Contrôles préventifs des chauffages, des batteries, des liquides de refroidissement etc.
- Durant les nuits où il gèle fortement, les locomotives restent sous tension afin de garantir les premiers départs de train. Juste avant le premier service, les systèmes électriques des trains sont ventilés afin d'éviter la condensation.
- Les frotteurs classiques des pantographes d'une trentaine de locomotives sont remplacés par des exemplaires en métal. Durant les premiers parcours, ils peuvent ainsi racler le gel présent sur la caténaire. On peut ainsi éviter des défauts aux capteurs d'électricité et aux caténaires.
- Les aiguillages sont déneigés et dégelés au moyen d'un dispositif électrique de chauffage des aiguillages.
- Les quais et les accès aux voies et aux gares restent dégelés en versant du sel ou du sable.
- En cas d'averses annoncées de neige, les équipes de déneigement se tiennent prêtes 24h/24.
- Les capacités de réparation dans les ateliers SNCB sont décuplées. Des volontaires peuvent intervenir rapidement pour réparer du matériel défectueux. Les équipes de nuit et de week-end peuvent être renforcées.





FYRA, LA GRANDE VITESSE POUR LES PAYS-BAS

Depuis le 9 décembre le nouveau train à grande vitesse Fyra circule entre la Belgique et les Pays-Bas. Il remplace les trains classiques Benelux et offre de nombreux avantages en termes de vitesse, confort et fréquence. Il dessert les plus grandes villes des Pays-Bas. Quant aux navetteurs, qui utilisaient les trains Benelux, ils peuvent toujours utiliser les trains IC et IR. Et en payant un supplément, ils peuvent aussi emprunter les trains Fyra.



Les trains Fyra sont entretenus par Nedtrain (filiale de NS) à Watergraafsmeer. Les spécialistes mettent tout en oeuvre pour résoudre les problèmes techniques liés au lancement du service.

Jusqu'à 16 allers-retours

Dans une première phase Fyra offre 10 allers-retours par jour. Cette offre sera étendue, au fur et à mesure des livraisons des trains, pour atteindre 16 allers-retours journaliers. La vitesse et la fréquence sont les atouts majeurs de ces nouveaux trains. Fyra relie Bruxelles à

Amsterdam, avec des arrêts à Anvers, Schiphol et Rotterdam et dès le printemps 2013 il circulera 8 fois par jour entre Anvers et Breda avec un arrêt à Noorderkempen (Brecht).

Le gain de temps est évident. Le voyage entre Bruxelles et Amsterdam n'est plus que de 2h01, soit un gain de temps de presque une heure par rapport aux trains Benelux. De même, le trajet entre Anvers et les Pays Bas est nettement plus rapide.



Le logo Fyra : un diamant de feu

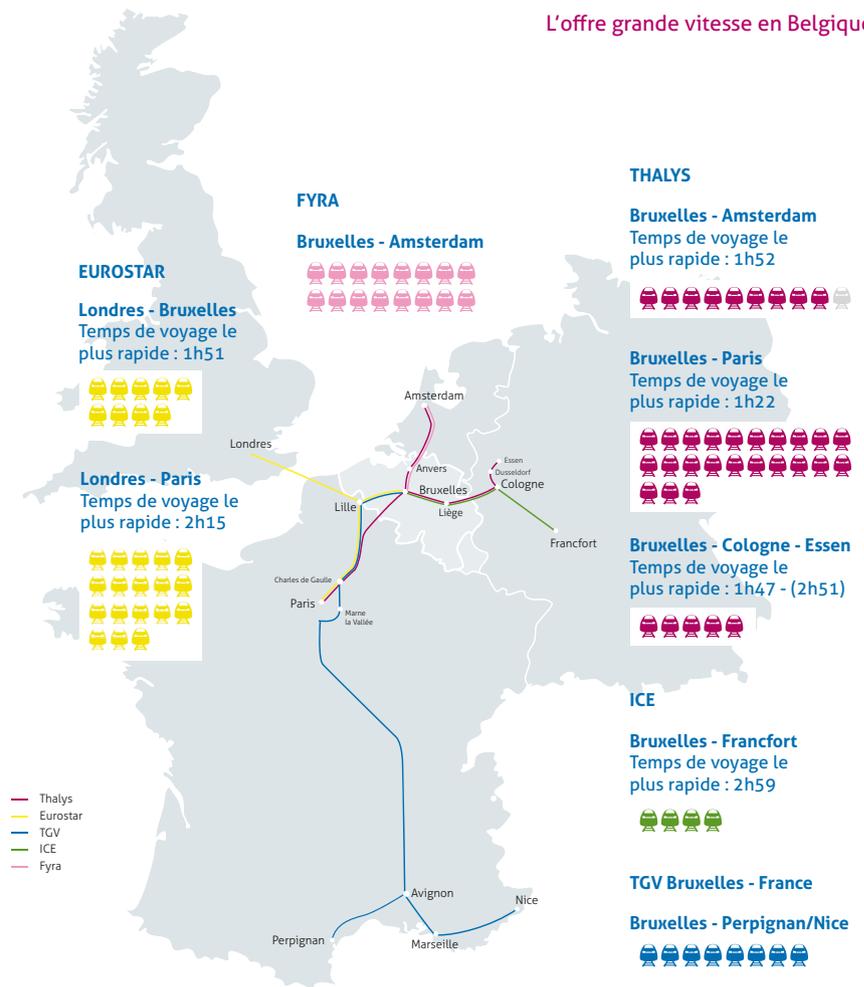
La couleur rouge, prédominante dans le logo Fyra, évoque les étincelles, le feu et la vitesse. La forme fluide fait penser à la vitesse, la facilité d'utilisation et le confort. Les facettes sont une référence au diamant.

Confort moderne à prix raisonnable

L'extérieur et l'intérieur de Fyra sont colorés et modernes. Ce train est autant destiné aux hommes d'affaires qu'aux touristes d'un jour. Le Catering est proposé, comment avant, à l'aide de trolleys. Fyra veut également offrir du luxe à des prix raisonnables (entre les tarifs du train classique et le tgv). Un aller simple Bruxelles-Amsterdam est déjà possible pour 25 euros. La réservation est obligatoire et elle peut déjà se faire 4 mois avant le départ.

Nouveauté :
un compartiment silence

Aux Pays-Bas ce concept existe déjà depuis un certain temps. Chez nous c'est une première. Un des compartiments Fyra garantit le calme absolu. Celui qui désire voyager en toute tranquillité, peut y réserver une place en 1ère ou 2e classe.



Et les navetteurs ?

Fyra est également accessible pour les navetteurs. Ils peuvent acheter un billet spécifique ou payer un petit supplément s'ils possèdent déjà un titre de transport. Pour ces voyageurs, une réservation n'est pas nécessaire. Les places disponibles seront donc liées au nombre de places non réservées.

Suite à une ancienne étude de marché, il apparaissait que la demande pour des abonnements était assez faible. C'est pourquoi, cette formule n'avait pas encore été envisagée. Mais pour rencontrer les besoins des anciens navetteurs Benelux, la SNCB et NS proposent ces nouvelles formules. Les deux partenaires travaillent actuellement sur une formule tarifaire 'frequent traveller' pour les abonnés actuels du train

What's in a name?

Le nom Fyra a été imaginé par le bureau Globbrands Naming & Strategy. Il est court, simple et facile à utiliser dans toutes les langues. Il fait penser au feu, à la vitesse et au tempérament. Fyra fait également référence au chiffre 4 parce que le réseau Fyra relie 4 villes dynamiques européennes : Bruxelles, Anvers, Rotterdam et Amsterdam.

Benelux (abonnement sur le trajet belge & abonnement sur le trajet néerlandais), une période de transition est prévue. Ils pourront continuer à utiliser Fyra, moyennant le paiement d'un supplément de 4 euros en 2e classe et 6 euros en 1e classe. Par ailleurs, ils pourront de manière flexible prendre Fyra directement avant ou après leur train choisi.

Collaboration Pays-Bas-Belgique

Fyra est conjointement exploité par la SNCB et High Speed Alliance (HSA), une sa. dont les chemins de fer néerlandais (NS) et la compagnie aérienne KLM sont actionnaires. La SNCB possède 3 des 19 trains Fyra. L'offre diffère entre les 2 pays. En Belgique, Fyra est avant tout un train international. Aux Pays-Bas, ce train circule également 2 fois par heure et par jour entre Amsterdam, Schiphol, Rotterdam et Breda.

Tant attendu

En mai 2004 HSA et la SNCB concluaient un contrat avec la société AnsaldoBreda. 19 trains Fyra devaient être livrés en avril 2007. En

Les voyageurs en trafic intérieur peuvent emprunter les trains Fyra moyennant un supplément

2005, il était déjà évident que ce planning ne pourrait être respecté pour, entre autres, des raisons non évidentes liées au système de sécurité qui devait être installé à bord des trains. Mi 2009, un premier train fut livré pour effectuer des trajets tests aux Pays-Bas. L'homologation prit plus de temps que pour les autres trains à grande vitesse parce que Fyra devait satisfaire à toutes les normes européennes (en plus des normes belges et hollandaises).



En première classe, les voyageurs ont des fauteuils plus spacieux, de l'espace supplémentaire pour les jambes, des marchepieds rétractables et des prises de courant toutes les 3 places.

Des conducteurs belges

23 conducteurs qui roulent actuellement avec les trains Benelux forment le contingent des conducteurs Fyra. Ils ont suivi une formation de 2 semaines pour se familiariser avec les nouveaux trains à grande vitesse. Elle consiste en une semaine de formation à la connaissance du matériel. Ils apprennent, entre autres, à reconnaître les signaux sur l'écran du poste de conduite qui sont propres aux trains à grande vitesse. La deuxième semaine est consacrée aux nuances entre la conduite sur une ligne à grande vitesse aux Pays-Bas par rapport à la Belgique. Ce cours explique les différences entre les signaux, la réglementation et les procédures à suivre dans les 2 pays.



Fyra est destiné autant aux hommes d'affaires qu'aux touristes.

Fiche Fyra

- 19 rames (3 SNCB et 3 NS Hispeed pour les relations internationales et 13 NS Hispeed pour le réseau intérieur néerlandais)
- 8 compartiments (dont un 'silence')
- Chaque compartiment est équipé à l'intérieur et à l'extérieur d'un écran comportant des infos destinées aux voyageurs.
- Nombre de places réservables :
542 (123 en 1ère et 419 en 2ème)
- 1 place pour un fauteuil roulant et 2 places accompagnateur
- 3 espaces pour les bagages par voyageur
- Constructeur : AnsaldoBreda (Italie)
- Design extérieur : Pininfarina (Italie)
- Design intérieur : Design Bridge
- Stylisme uniforme: styliste Erny van Reijmersdal (Hollande)
- Conçu pour une tension pour caténaire de 25kV/50Hz alternatif (ligne grande vitesse), 3kV (B) et 1,5 kV (NL) en courant continu
- Longueur : 200,9m
- Système de signalisation ferroviaire ETCS niveau 1 & 2, Memor (B) et ATB (NL)
- Puissance : 5.500 kw
- Vitesse maximale : 250km/h
- Poids : 423 tonnes

28

> NATIONAL

Christmas Deal et Shopping Deal

Pour voyager avantageusement en train, les voyageurs peuvent profiter du Christmas Deal chaque week-end (samedi ou dimanche) de décembre et tous les jours durant les vacances de Noël (du 22/12/2012 au 06/01/2013 inclus). Pour 9,90 euros, le navetteur peut effectuer un trajet aller-retour sur la même journée en 2ème classe ou en 1ère classe pour 14,90 euros. Le Christmas Deal constitue une alternative idéale pour quiconque souhaite se déplacer en toute tranquillité et en évitant les problèmes de parking ou les embouteillages durant la période de fin d'année.

Après les vacances de fin d'année la période des soldes commence. Idem à la SNCB, qui offre aux fans de shopping un billet avantageux 'Shopping Deal'. Il s'agit d'un billet aller-retour de

deuxième classe valable pendant les week-ends de janvier (sauf les 5 et 6 janvier). Le voyage aller et retour doit avoir lieu le même jour. Le billet est vendu uniquement via le site SNCB à un prix forfaitaire de 8,90 euros.



A LE RECHERCHE D'UN CADEAU

RIEN DE PLUS PÉNIBLE QUE DE TROUVER LE BON CADEAU DE FIN D'ANNÉE. OFFRIR UN VOYAGE EN TRAIN ET UNE OCCASION DE DÉTENTE, C'EST POSSIBLE AVEC LES DEUX COFFRETS BONGO DISPONIBLES :

- **BONGO 'DÉTENTE ALLER-RETOUR' :**
DÉLASSEMENT POUR 2 À LA JOURNÉE, À CHOISIR DANS UNE FOULE D'ACTIVITÉS ET VOYAGE 1RE CLASSE
- **BONGO 'SÉJOUR ALLER-RETOUR' :**
DÉPAYSEMENT À 2 POUR 1 NUITÉE AU CHOIX PARMIS UNE ÉTONNANTE PALETTE D'HÔTELS ET VOYAGE EN 1RE CLASSE

ACTION D'HIVER ZOO D'ANVERS

Pendant les mois de décembre 2012, janvier et février 2013 la SNCB offre des tarifs avantageux pour les destinations les plus populaires en train. Se rendre au Zoo d'Anvers est possible à partir de 15 euros (transport + entrée).

Le Zoo d'Anvers abrite pas moins de 5.000 animaux exotiques. Une visite de la nouvelle

demeure des lions vaut certainement la peine. Cette partie reconstituée du désert de Kalahari au milieu du Zoo réinstalle les conditions naturelles de la vie des lions, qui vivent en compagnie de suricates et mangoustes. Les recettes des visites contribuent aux recherches scientifiques et à la préservation de la nature.

www.zooantwerpen.be



Paris en Thalys pour 50 euros l'aller-retour

Une virée shopping dans la ville lumière, une petite visite au Musée du Louvre, une balade sur les Champs Elysées ? Avec le tarif 'Thalys Day Trip', c'est déjà possible pour 50 euros, à certaines conditions. Les voyageurs doivent réaliser leur aller-retour entre Bruxelles et Paris dans la même journée, en Comfort 2, sur certains trains, du lundi au jeudi. Les billets doivent être réservés au plus tard 15 jours avant la date du voyage via le site web (www.sncb.be/europe).

SANS STRESS VERS LES DOMAINES SKIABLES

A partir de 169 euros par personne, le train de nuit Treski offre un trajet sans stress à destination des pistes autrichiennes. Ce train part le 8 février 2013 (arrivée en matinée le 9/02). Le voyage retour a lieu le 16 février (arrivée le 17/02). Le train s'arrête à Rosenheim, Kufstein, Wörgl, Kirchberg in Tirol, Kitzbühel, St. Johann in Tirol, Saalfelden et Zell am See.



Les amateurs des Alpes françaises voyageront en Thalys, du 22 décembre 2012 au 13 avril 2013. Les tickets sont disponibles à partir de 59 euros. Le trajet de Bruxelles-Midi à Chambéry se fait en 4h30. Avec possibilité de petit-déjeuner à bord.

EUROSTAR : UN CHEF ÉTOILÉ POUR LES HOMMES D'AFFAIRES

Au cours du mois de décembre 2012, Eurostar a nommé le chef étoilé Raymond Blanc au titre de Directeur Culinaire. Cet autodidacte français est surtout populaire en Grande-Bretagne où il exploite, près d'Oxford, le restaurant deux étoiles annexe d'un hôtel de luxe 'Le Manoir aux Quat'Saisons'. En collaboration avec les services catering d'Eurostar dans le Sussex, en Bourgogne

et à Bruxelles, il va créer six menus pour les clients Business Premier. Avec en point de mire la durabilité, en utilisant des produits locaux et de saison. Les repas allient l'authenticité de plats terroirs avec un zeste de modernité. Selon une enquête Eurostar, 2/3 des hommes d'affaires envisagent de voyager aussi souvent ou même davantage, malgré cette période de contraintes

économiques. A côté des aspects prix et temps de parcours, ils accordent aussi beaucoup d'importance à la qualité des repas à bord.

Top 5 des petits plaisirs de voyage chez les hommes d'affaires (enquête Eurostar)

- S'offrir une ou deux boissons alcoolisées
- Brancher ses écouteurs ou fermer les yeux pour éviter le contact avec son voisin
- Plonger dans des magazines et journaux mis à disposition, qu'on n'achèterait jamais soi-même
- Faire un petit somme dans le train alors qu'on est censé travailler
- Utiliser l'excuse de la mauvaise réception pour ne pas répondre aux appels gsm



Le chef étoilé, Raymond Blanc



La formation des
accompagnateurs
dure 4 mois

Centre de formation accompagnateurs de trains : une qualité reconnue

Le centre de formation de la SNCB pour accompagnateurs de train est reconnu comme organisme de formation indépendant par un Arrêté Royal de 2008. Il forme à présent ses premiers clients externes, des anglais qui vont circuler en Eurostar jusque Bruxelles.

Wouter De Block, responsable du centre de formation accompagnateurs de train : 'Notre centre de formation est le seul reconnu par AR. Il applique dès lors le principe de non-discrimination; nous accueillons et formons donc aussi des élèves d'autres opérateurs amenés à

circuler en Belgique. En vue de l'obtention du certificat, indispensable pour pouvoir circuler sur le réseau belge.'

Quelle formation ?

Pour les candidats SNCB, le processus comprend le recrutement, l'engagement,

la formation et l'examen. La formation dure 4 mois et consiste en 4 modules: Basic (les produits commerciaux et 'la connaissance de la SNCB'), Certificat (accompagnateur = fonction de sécurité), Expert (la pratique) et Parcours frontaliers (pour ceux effectuant des trajets comme



Formatrice Mieke Roelandt et Wouter De Block, responsable centre de formations.

Courtrai-Lille, Arlon-Luxembourg-Ville...). 150 à 200 accompagnateurs de trains sont formés chaque année. 'Pour les élèves d'autres opérateurs, la formation nécessaire pour rouler en Belgique relève du module 'certificat', explique Wouter. En plus des 18 jours de formation, il y a aussi la connaissance du matériel et des lignes. A l'issue d'un examen, les candidats reçoivent le certificat 'accompagnateur de train de voyageurs' (du SSICF) et l'attestation de connaissances professionnelles (de B-MO).

Une double première

Début novembre, Mieke Roelandt, l'un des 11 formateurs, est allée à Londres, pour la toute première mission de formation à l'étranger. Elle a formé une équipe de 10 anglais. Wouter: 'Ce sont nos premiers clients externes, Eurostar étant un opérateur indépendant. Ces élèves sont déjà Train Managers sur des Eurostar roulant en France. Mais comme ils vont aussi rouler jusque Bruxelles, ils

doivent obtenir leur certification pour circuler sur le réseau belge. Après la théorie, ils ont suivi une formation pratique à Bruxelles et ont passé l'examen à Londres. Un examen qui porte donc sur la théorie, la connaissance de la 2ème langue et une simulation pratique. Tout comme les accompagnateurs SNCB, ces externes passeront une recertification tous les 3 ans.'

D'autres clients

Depuis 2008, des ingénieurs du SPF Mobilité et Transports ont aussi suivi la formation accompagnateurs de train voyageurs dans le cadre de leur fonction. Wouter conclut: 'La formation est organisée selon le profil de chaque client. Avec la libéralisation future du transport intérieur de voyageurs, le centre pourrait avoir un bel avenir devant lui.'

Formatrice Mieke Roelandt : London calling

Mes élèves étaient très motivés, même s'ils connaissent déjà le métier. Les cours, par exemple, étaient prévus jusque 16h. Mais ils étaient demandeurs pour continuer à faire encore des exercices ! Pour moi, c'était une expérience enrichissante et amusante à la fois. Le fait que les cours se donnaient à Londres, c'était plutôt sympathique ! J'adore voyager, rencontrer des gens d'autres nationalités. En plus, leur centre de formation, tout près de St Pancras Station, était nickel...



Les Train Manager de Eurostar lors de leur formation pratique en Belgique.

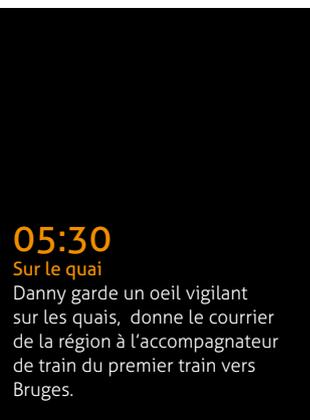


UNE JOURNÉE AVEC DANNY BLOUWE

COLLABORATEUR B FOR YOU

Danny Blouwe

> 1961 Danny est né à Torhout >1977 A 16 ans, il commence à travailler dans une scierie >1979 Deux ans plus tard, il commence à travailler au poste d'entretien d'Ostende >1980 Danny suit la formation d'agent de triage et occupe cette fonction jusqu'en 2008. Il travaille entre autres à Merelbeke, Zeebrugge et La Panne > 2008 Depuis lors, il fait partie de l'équipe B for You à Lichtervelde où il travaille comme premier assistant client



05:30

Sur le quai

Danny garde un œil vigilant sur les quais, donne le courrier de la région à l'accompagnateur de train du premier train vers Bruges.



07:30 Le nettoyage
Nous arrivons à la gare de Beernem. Danny commence immédiatement à nettoyer les abris sur les quais. Ensuite, il vide les poubelles, nettoie la salle d'attente et apporte le courrier au guichetier. Pas de temps à perdre, le prochain arrêt est à Knokke.



09:30 Petites réparations
A la gare de Knokke les toilettes sont équipées de serrures payantes. L'une d'entre elle est défectueuse. Danny répare la serrure immédiatement. Les petites réparations font aussi partie des tâches des équipes B for You. Avant de revenir à Lichtervelde, Danny se rend encore à Kortemark pour l'entretien de la gare.



33

> UNE JOURNÉE AVEC



04:30 La gare de Lichtervelde

Danny est le premier en poste et ouvre la gare. A 5h, il parcourt le planning du jour avec son collègue Eric Van Colen. Il y a beaucoup de choses au programme. L'équipe B for You est chargé notamment de l'entretien de toutes les gares de la région de Bruges.



06:00 Sur la route

Tout l'équipement nécessaire est chargé dans la voiture de service. Il commence tout d'abord par la gare de Zedelgem. Ensuite viennent les gares de Beernem, Knokke et Kortemark. A la fin d'une journée d'une équipe B for You, il y a beaucoup de kilomètres au compteur. Tous les trajets sont soigneusement consignés dans un registre.



11:00 Aide aux moins valides

De retour juste à temps à Lichtervelde. Via le Service Général de la région de Bruges, nous apprenons qu'une personne en chaise roulante souhaite prendre le train vers Courtrai. Danny met en place la rampe d'accès et aide la personne à mobilité réduite à embarquer dans le train.

12:30 Fin de la journée

Avant de rentrer à la maison, Danny prend connaissance du planning du lendemain. De cette manière, il peut déjà préparer le matériel pour se mettre directement au travail le lendemain.



34

> UN JOUR À LA SNCB



2 octobre 1983

La première journée Train-Tram-Bus

Le début des années 80 subissait encore les effets de la crise pétrolière de la décennie d'avant. Le constat que le pétrole n'était pas une source inépuisable d'énergie et que le trafic routier devenait de plus en plus dense a fait naître une autre évidence, celle que les transports publics avaient de nombreux atouts face au 'Tout à la voiture'.



La journée TTB a connu un intérêt massif pendant de nombreuses années.

C'est à cette époque que l'ancienne chaîne de télévision BRT a commencé un programme télévisé visant spécifiquement l'usager du transport public : Action Transport Public. Son objectif : promouvoir le transport public et représenter les intérêts du client. Le programme a été diffusé pendant 2 saisons (1981/1982 et 1982/1983).

En finale de ce programme le 2 octobre 1983, une journée Train-Tram-Bus a été organisée pour la première fois. A cette occasion, les flamands pouvaient voyager à tarif avantageux pendant toute une journée, et de manière illimitée à travers toute la Flandre en transport en commun.

La journée TTB a donné le signal de départ pour de nombreuses associations de jeunesse.

Suite à l'émission, cette journée est devenue une tradition annuelle et a été organisée jusqu'en 2007. Elle avait lieu le premier samedi d'octobre. Plusieurs formules ont été testées. Parfois le TTB avait lieu tout un week-end. Durant les années les plus fastes, le TTB a attiré jusqu'à 130.000 voyageurs. Avec le changement de millénaire, le nombre de participants a beaucoup baissé et la dernière édition comptait à peine 30.000 participants. Entretemps la SNCB a lancé plusieurs formules avantageuses, si bien que le TTB avait encore peu de valeur ajoutée à offrir en tant qu'instrument de promotion.

Si la SNCB était une ville ?

Istanbul, cette ville est merveilleuse et tellement surprenante, il y a tout dans cette ville : de la culture, de l'histoire, du commerce, de la vie, des gens sympathiques et accueillants.... La première fois que j'y suis allé, c'était en train (avec InterRail en 1988); c'est tellement plus sympathique d'arriver dans une ville par sa gare que par son aéroport ou une autoroute.

Un animal ?

Un chien puisqu'on est dans un portrait chinois et que je suis né l'année du chien dans l'horoscope chinois (je vous laisse supputer sur les possibilités de l'année de ma naissance!) et parce que j'aime cet animal.

Un voyage ?

Le Transsibérien que j'ai eu la chance de prendre de Moscou à Pékin en passant par Irkoutsk (Sibérie) et Oulan-Bator (Mongolie). Un pari un peu fou que nous avons fait avec mes deux amis d'enfance que de faire ce voyage et que nous avons pu réaliser avec nos premières économies. Un vieux russe nous a dit : il y a deux sortes de voyageurs dans le monde, ceux qui ont pris le Transsibérien et les autres...

Un chanteur ?

Jacques Brel sans aucun doute, il arrive à m'emmener très loin que je sois à la maison ou ailleurs.

Un personnage célèbre ?

Léonard de Vinci, incroyable comment un seul homme pouvait avoir autant de facettes à son talent.

35

> MON TRAIN À MOI

Bruno Venanzi

Bruno Venanzi est marié et père de deux enfants de 10 et 12 ans. Historien de formation, il a créé Lampiris en 2003 conjointement avec Bruno Vanderschueren . Lampiris est le seul fournisseur belge entièrement indépendant à proposer du gaz et de l'électricité 100% verte.

5 PAIRES DE GANTS,
4 FOULARDS,
3 PAIRES DE CHAUSSURES,
2 BILLETS DE TRAIN,
1 GRAND JOUR.

Profitez des soldes pour € 8,90 A/R
partout en Belgique en 2^{ème} classe.
Valable les week-ends de janvier à
partir du samedi 12 janvier.

Shopping
Deal
€ 8,90 A/R
En vente
exclusivement
en ligne

*Infos et conditions sur snbc.be

Destination mieux

