

time to **®**

REGARDS

Brave New World

TRAVAIL D'EXPERTS

Graffitibusters

LA SNCB VISE L'E-CLIENT

08 > août 2009



TGV est une marque enregistrée par la SNCF.

TGV

Passe partout en France.



International

www.sncb.be · voyager en Europe



Nous vivons des temps troublés. Les indicateurs économiques les plus importants sont dans le rouge. Selon la banque nationale, le PIB en 2009 a diminué de 3,5% et le taux de chômage passerait de 7% en 2008 à 9,2% en 2010. Des entreprises ferment, des gens perdent leur emploi, le gouvernement est aux prises avec des diminutions d'impôts, les investissements chutent. Le monde est, de plus, confronté à d'autres gros défis : les changements climatiques, le vieillissement des populations, les flux migratoires, la lutte contre la concurrence dans une économie globalisée.

La Belgique, de même que la SNCB, n'échappe pas à la crise. Notre groupe de Fret subit une très grosse pression : les volumes transportés diminuent, pendant que les frais augmentent. Le transport de voyageurs présente de bons chiffres opérationnels, mais les coûts financiers demandent une gestion serrée des moyens.

En tant que transporteur, nous sommes vulnérables : le transport est dépendant de la productivité économique. Si l'économie ralentit, la demande de mobilité diminue également. Les constructeurs automobiles peuvent en témoigner.

Nous n'allons pas pour autant revoir nos ambitions à la baisse. Nous voulons faire de la SNCB une marque encore plus forte. Notre entreprise possède des atouts fantastiques : nous offrons une mobilité durable, nous sommes liés à l'économie belge, nous donnons la sécurité d'emploi à 20.000 collaborateurs. Mais qui observe de près l'actualité, perçoit la SNCB, pour dire les choses telles qu'elles sont, comme le souffre-douleur du pays. Nous ne pouvons pas laisser perdurer ce sentiment. En Suisse, les chemins de fer font partie de la fierté nationale et forment le noyau d'une politique de mobilité durable. Pourquoi la SNCB ne peut-elle pas revendiquer un tel statut ? Depuis 1926, la SNCB constitue un pilier de l'économie et nous développons un service socialement pertinent. Il y a eu indubitablement des périodes où l'entreprise était plus centrée sur elle-même et uniquement orientée vers l'organisation technique du trafic ferroviaire. Mais c'était il y a longtemps.

Nous sommes désormais une entreprise orientée client et notre stratégie est d'améliorer et de renforcer toujours plus cette orientation. Notre vision : devenir la marque de tous les Belges.

Marc Descheemaeker
Administrateur délégué

04

> SOMMAIRE

> Engagement

06 > **REGARDS** Bruno Laurent

10 > **HORIZON** Résultat 2008

14 > **RESPONSABILITE** La SNCB en mode Festival



> Action

16 > **INFOS EXPRESS**

20 > **DOSSIER** La SNCB vise l'E-client

24 > **NATIONAL - INTERNATIONAL**

26 > **FRET** Sortir du rouge en 2011



> En coulisse

30 > **TRAVAIL D'EXPERT** Graffitibusters

32 > **UNE JOURNÉE AVEC** L. Min, coord. technique

34 > **UN JOUR À LA SNCB** Le train le plus rapide

35 > **MON TRAIN À MOI** Chris Vander Stappen



COURS ET CRÉDITS – Concept : SNCB / ✪ **EURO RSCG C&O – Textes :** Veerle Baele, Fabienne Mahieu, Hugo Stevens, Bruno Van Calster, Veerle Van Mierlo – **Photo's :** Leo Goosenaerts, Martial Host, Denis Moinil, Stephan Vanfleteren – **Mise en page:** Kathleen Van Vaerenbergh – **Rédaction en chef :** Bruno Van Calster – **Imprimerie :** Dereume Printing **Avec la collaboration de** Bruno Laurent, Ludo Min – **Remerciements à** Chris Van Der Stappen, Annelies Verbeke, Renaud de Kerkhove – **Editeur responsable :** Michaël Vanloubbeek, Hallepoortlaan 40, 1060 Brussel – **Info :** infocorporate@sncb.be – **Illustration couverture :** Simon Fieremans

10
L'ANNÉE

RÉSULTAT 2008 :

CROISSANCE, OPÉRATIONNELLE, FINANCES EN RECUL

Après une année 2008 marquée par une croissance opérationnelle et financière en recul, le Groupe SNCB a enregistré un résultat net de 1,1 milliard d'euros, soit une baisse de 10,5% par rapport à 2007. Cette baisse est principalement due à la dégradation des résultats opérationnels, en raison de la baisse des recettes de transport et de la hausse des dépenses de maintenance et de personnel.

LES CHIFFRES CLÉS

Indicateur	2008	2007
Chiffre d'affaires (en millions d'euros)	10 100	10 500
Produit net (en millions d'euros)	1 100	1 220
Produit net par action (en euros)	0,85	0,95

LES POINTS FORTS

- Le Groupe SNCB a maintenu sa position de leader sur le marché belge des transports ferroviaires.
- Le Groupe SNCB a enregistré une croissance opérationnelle de 1,5% en 2008, grâce à une augmentation des recettes de transport et à une réduction des dépenses de maintenance et de personnel.
- Le Groupe SNCB a enregistré une baisse de 10,5% de son résultat net en 2008, en raison de la dégradation des résultats opérationnels.




15
L'ÉVÉNEMENT

Avec l'été, la SNCB se met en mode Festival

Le Groupe SNCB a organisé une série d'événements festifs pendant l'été 2008, afin de promouvoir ses services et de renforcer son lien avec le public. Ces événements ont été très appréciés par les voyageurs et ont permis de recueillir de nombreuses suggestions d'amélioration.

LES CHIFFRES CLÉS

Indicateur	2008	2007
Nombre de voyageurs (en millions)	1 200	1 150
Recettes de transport (en millions d'euros)	8 500	8 200

LES POINTS FORTS

- Le Groupe SNCB a organisé une série d'événements festifs pendant l'été 2008, afin de promouvoir ses services et de renforcer son lien avec le public.
- Ces événements ont été très appréciés par les voyageurs et ont permis de recueillir de nombreuses suggestions d'amélioration.




24
L'ANNÉE

KALDIWA, UN PARTENAIRE PÉRENNABLE

Le Groupe SNCB a établi une relation de partenariat durable avec Kaldwa, un fournisseur de matériel roulant. Cette relation a permis de garantir la disponibilité et la qualité du matériel roulant, tout en réduisant les coûts d'achat et de maintenance.

LES CHIFFRES CLÉS

Indicateur	2008	2007
Nombre de trains livrés	150	140
Coût moyen par train (en milliers d'euros)	1 200	1 300

LES POINTS FORTS

- Le Groupe SNCB a établi une relation de partenariat durable avec Kaldwa, un fournisseur de matériel roulant.
- Cette relation a permis de garantir la disponibilité et la qualité du matériel roulant, tout en réduisant les coûts d'achat et de maintenance.




27
L'ANNÉE

LE GROUPE FRET SNCB VEUT SORTIR DU ROUGE EN 2011

Le Groupe Fret SNCB a enregistré un résultat net négatif de 1,5 milliard d'euros en 2008, en raison de la dégradation des résultats opérationnels. Le Groupe Fret SNCB vise à sortir du rouge en 2011, grâce à une réduction des dépenses et à une augmentation des recettes.

LES CHIFFRES CLÉS

Indicateur	2008	2007
Chiffre d'affaires (en millions d'euros)	1 500	1 600
Produit net (en millions d'euros)	-1 500	-1 200

LES POINTS FORTS

- Le Groupe Fret SNCB a enregistré un résultat net négatif de 1,5 milliard d'euros en 2008, en raison de la dégradation des résultats opérationnels.
- Le Groupe Fret SNCB vise à sortir du rouge en 2011, grâce à une réduction des dépenses et à une augmentation des recettes.




28
L'ANNÉE

COORDINATEUR TECHNIQUE

Le Groupe SNCB a recruté un coordinateur technique pour superviser les opérations techniques et assurer la qualité des services. Ce poste est essentiel pour garantir la sécurité et l'efficacité des opérations.

LES CHIFFRES CLÉS

Indicateur	2008	2007
Nombre de techniciens recrutés	10	8
Coût moyen par recrutement (en milliers d'euros)	150	160

LES POINTS FORTS

- Le Groupe SNCB a recruté un coordinateur technique pour superviser les opérations techniques et assurer la qualité des services.
- Ce poste est essentiel pour garantir la sécurité et l'efficacité des opérations.




36
L'ANNÉE

Chiffre d'affaires

Le Groupe SNCB a enregistré un chiffre d'affaires de 10,1 milliards d'euros en 2008, soit une baisse de 3,8% par rapport à 2007. Cette baisse est principalement due à la dégradation des résultats opérationnels.

LES CHIFFRES CLÉS

Indicateur	2008	2007
Chiffre d'affaires (en millions d'euros)	10 100	10 500
Produit net (en millions d'euros)	1 100	1 220

LES POINTS FORTS

- Le Groupe SNCB a enregistré un chiffre d'affaires de 10,1 milliards d'euros en 2008, soit une baisse de 3,8% par rapport à 2007.
- Cette baisse est principalement due à la dégradation des résultats opérationnels.




BRAVE NEW WORLD

Bruno Laurent est passionné de fantasy et de science-fiction. Il nous ébahit ici avec deux époustouflantes visions du futur, complètement à l'opposé l'une de l'autre. La première image nous fait l'ébauche d'une société de consommation claustrophobe (le client-roi sur son trône flottant) et le faux sourire d'un marketing omniprésent (l'hôtesse en rouge).

La seconde image (sur la page suivante) nous esquisse un avenir durable où les gares sont encastées dans la verdure, le paysage laissant jour à un couloir lumineux. Bruno Laurent n'a pas souhaité faire apparaître de train dans sa composition. C'est au spectateur de s'imaginer son propre train du futur.

Bruno Laurent

"Le fantastique est la présence inattendue de l'insolite dans le quotidien" – Thomas Owen

Après une formation artistique partagée entre Saint-Luc et l'Académie des Beaux-Arts de Liège, Bruno Laurent a fait ses premières armes au studio de création Chez Heytens Décors en 2000. En 2004, il collabore à la création du site web de la Trésorerie ainsi qu'au Post-press de l'imprimerie du ministère des Finances. 2006 constitue une année charnière dans son parcours: il découvre le monde de la science-fiction et de la fantasy. Bruno Laurent travaille principalement en numérique, mais plonge toujours avec autant de plaisir sur sa boîte d'aquarelle.









10

> HORIZON

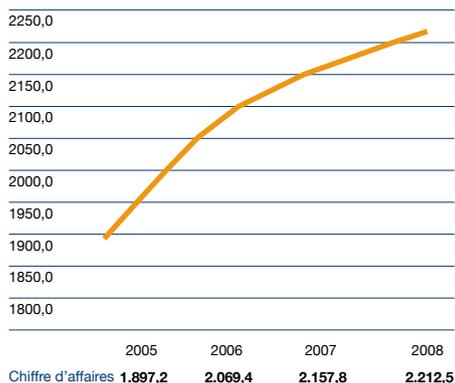
RÉSULTAT 2008 : CROISSANCE OPÉRATIONNELLE, FINANCES EN RECUL

La SNCB transporte plus de voyageurs, tant en trafic intérieur qu'en international. La croissance des dernières années se poursuit : les deux secteurs attirent 216,8 millions de clients. Par contre, la crise économique se fait particulièrement sentir dans le trafic de marchandises, avec un dernier trimestre catastrophique. Et d'autres facteurs noircissent le tableau, tel que l'augmentation des coûts de personnel et d'énergie ou encore l'incendie dans le tunnel sous la Manche. Au total les coûts montent de 8,1%, tandis que le chiffre d'affaires augmente de 2,5%. La combinaison de l'ensemble de ces facteurs conduit à un résultat financier de -132,7 millions d'euros.

UNE CROISSANCE SAINTE FREINÉE

Ces dernières années, la SNCB a connu une croissance saine. Au niveau opérationnel les activités voyageurs maintiennent le rythme également en 2008 : la SNCB transporte 4,8% de voyageurs en plus dans le trafic intérieur et 7,1% dans le trafic international. Comme dans d'autres secteurs industriels, la crise économique se fait sentir dans le trafic ferroviaire des marchandises. Alors que les 3 premiers trimestres de l'année montraient la capacité de la SNCB à poursuivre sur sa lancée positive des années précédentes, les chiffres plongent dès le dernier trimestre : au total, le nombre de tonnes transportées diminue de 3,8 % pour l'ensemble de l'année.

Chiffre d'affaires (millions d'euros)



UNE ANNÉE ATYPIQUE

Un nombre d'indicateurs fait de 2008 une année atypique :

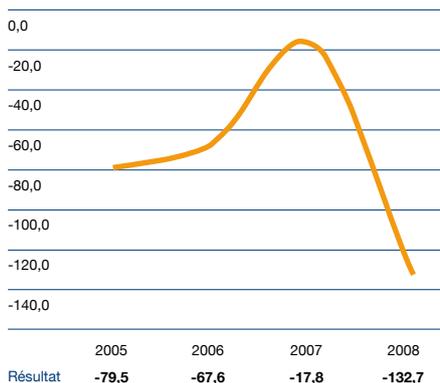
> les frais de personnel ont fortement augmenté suite à 3 indexations des salaires. Le pouvoir d'achat du personnel y gagne,

mais les répercussions sur les comptes de la SNCB sont moins réjouissantes ;

> le prix de l'énergie est resté à des niveaux historiquement haut durant près d'une année. Particuliers comme entreprises, chacun a pu en mesurer l'impact sur ses finances ;

> le 11 septembre, un incendie se déclarait dans le tunnel sous la Manche qui allait arrêter net l'envoi des ventes Eurostar suite au record, depuis quelques mois, de la vitesse commerciale entre Bruxelles et Londres. La perturbation de la circulation dans le tunnel sous la Manche a fortement réduit la capacité de transport en Eurostar ce qui a également affecté les résultats de la SNCB au niveau des activités internationales.

Résultat SNCB (millions d'euros)



DES RECETTES STABLES

Les revenus opérationnels augmentent de 2,9% par rapport à 2007 et s'élèvent actua-

12

> HORIZON

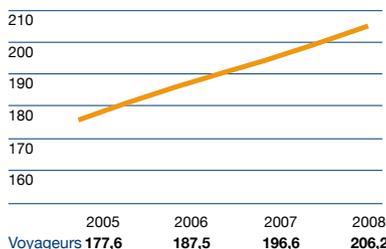
ellement à 2.281,9 millions d'euros. C'est moins que ce qui était prévu mais une analyse plus détaillée des recettes met en évidence deux tendances différentes selon l'activité. Les recettes des activités voyageurs en trafic national et international continuent leur progression. Avec 206 millions de voyageurs en trafic intérieur pour l'année 2008, la SNCB atteint un nouveau record. La croissance du nombre de voyageurs en transport intérieur (+4,8%) a permis de réaliser une hausse des recettes de 4,7% (+26 millions d'euros), ce qui est conforme aux prévisions budgétaires.

En transport international, le nombre de voyageurs a connu une croissance de 7,1% atteignant 10,6 millions de passagers. Les recettes 2008 progressent, pour ce secteur d'activité, de 5,6% (+11,9 millions d'euros) par rapport à l'année 2007. Bien qu'un tel chiffre soit inespéré compte tenu du contexte économique, il reste inférieur aux prévisions. Cela s'explique par l'incendie survenu dans le tunnel sous la Manche le 11 septembre 2008. Suite à cet incendie, le trafic a d'abord été complètement interrompu puis fortement perturbé jusqu'au 23 février 2009. Cet incident a été particulièrement dommageable pour Eurostar. Le temps de parcours entre Bruxelles et Londres était réduit depuis peu à 1h51 minutes ce qui engendrait une croissance des ventes de l'ordre de 21,3% avant l'incendie.

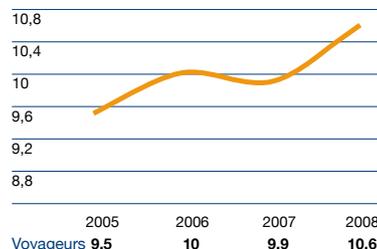
Cet incident combiné à une évolution défavorable du taux de change livre sterling/euro ont affecté les recettes de l'activité internationale de la SNCB. Le chiffre d'affaires de l'activité voyageurs international atteint 225,7 millions d'euros.

Frappé de plein fouet par la crise, le transport de marchandises a vu son chiffre d'affaires diminuer par rapport à 2007 de 48,7 millions d'euros (- 12,2%) pour atteindre en 2008 un total de 349,4 millions d'euros. Une analyse de l'évolution trimestrielle du chiffre d'affaires démontre que la crise, et son caractère soudain, sont la raison de cette triste réalité. Une grande partie de la diminution se situe au niveau des 3 derniers mois de 2008. Les secteurs de l'automobile et de la sidérurgie ont été les premiers

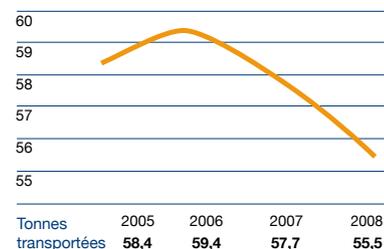
Nombre de voyageurs national (millions)



Nombre de voyageurs international (millions)



Tonnes transportées (millions)



touchés par la crise, or ils figuraient en bonne place dans le classement des consommateurs de transport ferroviaire de marchandises en Belgique.

Au total, la perte de chiffre d'affaires liées à la crise du 4ème trimestre et à l'incendie dans le tunnel sous la Manche (Eurostar) est estimée à 52,6 millions d'euros.

DES FACTEURS EXTERNES AFFECTENT SIGNIFICATIVEMENT LES COÛTS

Le coût des ressources mises en œuvre par la SNCB se chiffre à 2.389,9 millions d'euros soit une progression de 8,1% (+179,7 millions d'euros) par rapport à 2007. Il y a deux grands postes de coûts qui valent une analyse plus précise : les frais de personnel (1.100,6 millions d'euros) et les services et biens divers (1.206,8 millions d'euros). Les frais de personnel augmentent de 12,1% en 2008, soit + 118,5 millions d'euros. L'explication de cette hausse atypique est multiple. En 2008, la SNCB a augmenté son nombre d'équivalents temps plein de 1.406 unités dont 1.395 par un transfert de Infrabel à la SNCB dans le cadre du programme



Le transport de marchandises est frappé de plein fouet par la crise.

«New Passengers». En plus, l'indice-pivot, qui fixe la limite au-delà de laquelle une indexation des salaires est réalisée, a été franchi à trois reprises. Enfin, un nouvel accord social est entré en vigueur au premier juillet 2008 et qui a également eu un impact sur les frais de personnel. L'augmentation des frais de personnel liée aux indexations et à la mise en œuvre du nouvel accord social se monte à 41,2 millions d'euros.

Outre un ensemble de divers frais, le poste « services et biens divers » regroupe deux types de coûts dont l'évolution est significative à savoir la redevance d'infrastructure, les coûts de traction électrique.

La redevance d'infrastructure, que la SNCB verse à Infrabel pour la réser-

vation des sillons de voies, se monte à 607,3 millions d'euros en 2008 soit une augmentation de 4,3% (+25,1 millions d'euros) par rapport à 2007. L'année 2008 a également été marquée au niveau des tarifs de l'énergie par un record absolu. Qu'il s'agisse de diesel ou d'électricité, les prix sont restés à des sommets durant pratiquement toute l'année 2008. L'impact du prix de l'électricité et du gasoil sur les comptes de la SNCB se monte à 16,7 millions d'euros. Enfin, un ensemble de frais intragroupe facturés par la SNCB Holding (patrimoine, ICT, ressources humaines) augmente de près de 15% (+15,3 millions d'euros). Cette augmentation a un effet négatif sur le résultat de la SNCB mais contribue positivement au résultat de la SNCB Holding.



Avec l'été,
la SNCB se met
en mode Festival

Livres et marque-pages

Le mardi 16 juin, une équipe de « fans de lecture » s'est mise à la recherche de voyageurs partageant leur passion pour les livres. Toute personne plongée dans sa lecture à bord du train recevait un marque-pages exclusif en guise de cadeau. D'illustres personnalités du monde littéraire telles que Jeroom, Judith Vanistendael, Brecht Evens, Maarten Vandewiele et Klaas Verplancke s'étaient chargées de la partie illustration de ce sympathique présent.

Un jeu à gratter figurait au verso de chaque marque-pages. Les voyageurs avaient ainsi la possibilité de remporter 50 kits lecture ou des vacances de lecture d'une valeur de □ 1.000. Au total, pas moins de 20.000 marque-pages ont ainsi été distribués sur le réseau ferroviaire flamand et bruxellois.

L'action avait été organisée par Stichting Lezen et la SNCB. En dépit des sombres prévisions sur la désaffection à l'égard de la lecture et sur la disparition du livre, force est de constater que les voyageurs en train représentent le groupe de lecteurs le plus imposant et le plus actif en Flandre. Par le biais de cette action, la SNCB et Stichting Lezen souhaitaient encourager leur enthousiasme pour la lecture.

Vu le succès de la campagne et les réactions positives des voyageurs en train, des marque-pages supplémentaires ont été spécialement imprimés à l'intention des bibliothèques.

Ils seront distribués durant l'été. Ces

15

> RESPONSABILITE

Cet été, la SNCB vit au rythme des amateurs de musique en tant que transporteur pour une série de grands festivals de musique. Profiter d'un transport confortable et sans souci peut rimer avec mobilité durable et sûre.

Chaque été, des dizaines de milliers de jeunes partent vers les parcs festivaliers un peu partout dans le pays. La SNCB participe à ces randonnées estivales en proposant une offre de transport combinant le voyage avec l'accès aux concerts. Ces formules «all-in» valent entre autres pour Rock Werchter, Graspop et Pukkelpop. Mais la SNCB soutient aussi les festivals qui ont une attention particulière pour les aspects écologiques de l'organisation, comme PacRock festival et Rising Festival. En outre, la SNCB collabore avec les festivals qui peuvent proposer un plan de mobilité équilibré comme les Francofolies, Marktrock Louvain et le Festival de Wallonie.

Et cela va encore plus loin : la SNCB opte pour la qualité en soutenant des succès comme Couleur Café à Tour & Taxis. Pour ce festival de 3 jours à Bruxelles, 500 jeunes qui ont choisi «le combi festival 3 jours» avec camping se sont vus offrir gratuitement le trajet aller-retour en train.

Madonna, la diva de la pop, a également reçu une attention particulière avec le Billet Train Madonna, valable pour les trains de nuit mis en service spécialement pour le concert du 11 juillet à Werchter. La B-Excursion pour le TW Classic, aussi à Werchter, a été achetée par plus de 2.500 amateurs de musique.



marque-pages permettront également de remporter des kits lecture.

Cette action faisait suite à l'action lancée par les autorités flamandes qui avaient offert 80.000 exemplaires de la nouvelle 'Grof Wild' de l'auteur de thriller Pieter Aspe aux usagers des transports en commun. La SNCB avait prêté son soutien logistique à cette action de distribution dans toutes les grandes gares de Flandre : tant le personnel de gare que celui de l'accompagnement des trains s'était fait un plaisir de distribuer les livres aux voyageurs du matin.

16

> INFOS EXPRESS

UN TRAIN À GRANDE VITESSE BRUXELLES-AMSTERDAM EN TEST

Le nouveau service porte le nom FYRA

La SNCB et NS Hispeed testent actuellement le nouveau train à grande vitesse qui roulera entre la Belgique et les Pays-Bas. Fyra, le nom de ce nouveau train, a été dévoilé au début du mois de juillet.

Fyra peut atteindre une vitesse maximale de 250 km/h, ce qui ramènera la durée du trajet Bruxelles-Amsterdam à seulement 1h46, soit 1h05 de gain de temps par rapport à la durée actuelle du trajet. Ensemble, le SNCB et NS Hispeed ont commandé 19 trains à grande vitesse (3 et 16 respectivement) à l'italien AnsaldoBreda. Ce train à grand vitesse est le premier train susceptible de rouler sur l'ensemble du réseau de l'Union européenne, puisqu'il satisfait aux normes TSI (Technical Specifications for Interoperability).

Selon les résultats des tests TSI et ERTMS (système de sécurité sélectionné en Europe) notamment, les trains à grande vitesse devraient, d'après les prévisions, être mis en service un an après le début des tests sur le trajet

Amsterdam - Bruxelles. Lors de la mise en service de la ligne à grande vitesse, du matériel temporaire (locomotive Traxx et voitures ICR) sera tout d'abord utilisé, à une vitesse de 160 km/heure.

Les trains restent la propriété d'AnsaldoBreda pendant toute la durée des tests. Ceci parce qu'il s'agit de prototypes : l'extérieur est entièrement terminé, mais l'intérieur est équipé d'appareils de mesures et de tests afin d'apporter plus tard les adaptations nécessaires.

Fyra roulera sur les trajets Bruxelles-Anvers-Rotterdam-Schiphol-Amsterdam et Breda- Rotterdam-Schiphol-Amsterdam.



FYRA

Durée du trajet avec FYRA Durée du trajet actuellement Gain de temps

Anvers-Central – Rotterdam-Central	0:31	1:05	-0:34
Anvers-Central – Schiphol Airport	0:53	1:50	-0:57
Anvers-Central – Amsterdam-Central	1:09	2:06	-0:57
Bruxelles-Midi – Rotterdam-Central	1:08	1:50	-0:42
Bruxelles-Midi – Schiphol Airport	1:30	2:35	-1:05
Bruxelles-Midi – Amsterdam-Central	1:46	2:51	-1:05

Fyra reflète la vitesse et la chaleur. C'est exactement ce que la SNCB et NS Hispeed veulent offrir : un produit convivial, attirant, avec un bon rapport qualité-prix, accessible au plus grand nombre. Les couleurs de Fyra sont le rouge et le magenta. Le nom Fyra est court, puissant et peut être utilisé dans tous les pays. Feu, fierté et dynamisme lui sont naturellement associés. En outre, Fyra signifie 4 en suédois, ce qui symbolise les 4 principales villes reliées entre-elles : Bruxelles-Anvers-Rotterdam-Amsterdam.

Grande Ouverture de la gare de Noorderkempen

Depuis le 15 Juin, la nouvelle gare de Noorderkempen à Brecht est officiellement ouverte. Unique: elle est la seule gare en trafic intérieur située sur une ligne à grande vitesse. Les voyageurs peuvent rejoindre le centre d'Anvers en un temps record de 15 minutes depuis la gare de Noorderkempen. La gare était attendue depuis longtemps dans une région où jusque dans les années soixante seuls les vicinaux roulaient. Dans une première phase, la SNCB prévoit un train par heure pendant les jours de semaine. A terme, on mise sur la fréquentation de 1000 voyageurs par jour pour la nouvelle gare.

La SNCB a organisé 2 week-ends découvertes pour donner la chance à la population d'utiliser le train. Les billets étaient gratuits pour l'occasion. Des animations pour enfants et quelques activités amusantes à bord du train ont rendu le voyage encore plus festif. Ces week-ends découvertes étaient une vraie aventure familiale où petits et grands ont pu en profiter pleinement.



Plus de 6000 personnes ont testé gratuitement le train lors des week-ends d'ouverture en gare de Noorderkempen.

Les navetteurs peuvent rejoindre

Anvers en un temps record de 15 minutes.



La gare de Noorderkempen est située le long de l'autoroute E19 Anvers-Breda.

Le métier d'accompagnateur

est agréable et varié.



Le travail effectué sur le PC Ibis, dans un train Benelux, est expliqué à Rita Moosen, chef de service Accompagnement.

Accompagnatrice d'un jour

Ce n'est pas tous les jours que la Chef de service Accompagnement des trains se rend sur le terrain mais pour Rita Moosen, cela a été une expérience enrichissante. Quelles sont les caractéristiques d'un bon accompagnateur de train? Rita Moosen: «Il faut une personne avec de bonnes aptitudes sociales, une dose de psychologie et de philosophie. En outre, ce travail offre une excellente connaissance des produits et une bonne mémoire visuelle, car vous ne rencontrez pas toujours les mêmes clients.

«Les accompagnateurs de train sont les ambassadeurs de la SNCB et Rita Moosen témoigne de l'expérience agréable et variée qu'offre ce job, où le contact humain est primordial. Mais c'est aussi le revers de la médaille: «L'accompagnateur de train doit aussi traiter avec des clients sans titre de transport valable et faire face à leur agressivité. Si des passagers, pour des raisons de sécurité, ne peuvent plus monter à bord du train, cela peut donner lieu à une incompréhension de leur part. »

Cela se limite habituellement à une joute verbale, mais l'incident tragique survenu à Dinant indique combien les conséquences peuvent être dramatiques. La SNCB cherche toujours à optimiser la procédure de départ, chaque système ayant ses avantages et ses inconvénients.

LES JOURNÉES DES PLANTES DE BEERVELDE PLACÉES SOUS LE SIGNE DU TRAIN



foto: park Beervelde

L'année passée, la SNCB a rouvert la gare de Beervelde. Une bonne occasion pour placer, « de tuindagen van Beervelde » du mois de mai 2009, sous le signe du train. Pour l'occasion, l'Administrateur délégué Marc Descheemaeker, a distribué des certificats aux 21 participants qui avaient intégré le train dans leur création. Ces « tuindagen van Beervelde » ont attiré 23.000 visiteurs et cet événement sera réitéré du 9 au 11 octobre 2009.

COURS SUR LA LIBERALISATION

Le 15 mai dernier, l'Administrateur délégué Marc Descheemaeker était invité par l'Université d'Anvers à dispenser un cours sur la libéralisation du marché ferroviaire du trafic de marchandises. Les étudiants de la faculté des Sciences économiques appliquées (Département Transport et Economie régionale) ont ainsi obtenu une image précise des chemins de fer face à la libéralisation : effritement des parts de marché, faiblesse du service, mauvaise image du secteur, Depuis les années nonante, la législation européenne assure une libéralisation progressive des marchés via des directives et des paquets ferroviaires européens. La libéralisation a permis d'améliorer la satisfaction de la clientèle et d'augmenter le volume du trafic de marchandises. Le 1er janvier 2007, le trafic de marchandises a été libéralisé dans l'ensemble de l'Union européenne. La SNCB n'a pas attendu cette échéance pour s'y préparer. En 2003, la stratégie pour le secteur des marchandises était définie. Afin de prouver le succès de cette stratégie, Marc Descheemaeker a souligné la diminution constante des pertes enregistrées dans le trafic de marchandises. Hélas, 2008 a brisé cette évolution positive en raison de la crise économique. M. Descheemaeker a également commenté les stratégies des principaux concurrents de la SNCB. En bref, un cours accéléré sur la gestion des transports de marchandises....



63%
de places assises en plus
pour l'offre touristique d'été

Celui qui souhaite éviter l'enfer des embouteillages durant les mois d'été a la possibilité de se tourner vers les nombreux trains touristiques supplémentaires mis à disposition par la SNCB. Il s'agit de liaisons directes ou des correspondances plus rapides pour les voyageurs de Wallonie qui rejoignent la Côte et davantage de trains à destination d'Ostende et Blankenberge (les stations balnéaires les plus prisées par les voyageurs en train). Nouveauté à souligner : la présence de deux trains supplémentaires Mouscron-Schaerbeek qui circulent jusqu'à Ostende et de trains directs supplémentaires entre Bruxelles et La Panne. Davantage de trains rejoignent la Côte au départ d'autres grandes villes, comme Anvers par exemple. Par rapport à la dernière saison touristique, le nombre de places assises de l'offre touristique a augmenté de 63%. Durant la saison touristique, la SNCB affrète chaque jour un total de 63 trains touristiques (ICT) à destination de Blankenberge, Knokke, La Panne, Ostende et Zeebrugge-Strand. Les week-ends et jours fériés, ce nombre peut atteindre 89 trains.

A photograph of a person's hands holding a silver laptop on a train platform. The person is wearing a dark jacket and a blue shirt. The background shows a train platform with tracks receding into the distance under a bright sky. The text 'LA SNCB VISE L'E-CLIENT' is overlaid in blue capital letters on the right side of the image.

LA SNCB VISE L'E-CLIENT

“E” pourrait signifier ‘electronic’ et ‘easy’, ou la manière dont la SNCB désire améliorer le voyage en train. A l’aube des vacances d’été, la SNCB lance diverses applications électroniques destinées à simplifier la vie de la clientèle. Demander et recevoir des informations en temps réel, utiliser une carte à puce pour tous les transports en commun ou présenter sa carte d’identité en guise de titre de transport relèvent désormais des possibilités offertes par la SNCB. L’internet et le GSM ont radicalement changé notre société. Le voyageur en train était déjà particulièrement mobile, mais grâce à ces nouvelles applications, il évolue pour devenir un ‘e-client’ à part entière.

MoBIB: une carte unique pour l'ensemble des transports en commun

A moyen terme, la SNCB et les sociétés régionales de transport visent à remplacer le titre de transport classique par une carte à puce commune. Les différentes sociétés ont conclu un accord pour utiliser une plate-forme technique commune également introduite ailleurs en Europe (Calypso).



Au cours de l'année 2010, une seule carte permettra de circuler en train, tram, bus et métro.

L'information en temps réel , largement testée pendant l'été.

La première réalisation consiste en une collaboration avec la STIB, la société bruxelloise de transports publics. Dès janvier 2010, la STIB passera à la carte à puce MoBIB. Cette carte remplacera non seulement les titres de transport papier, mais servira également de clé destinée à ouvrir les portiques d'accès qui seront installés dans toutes les stations de métro d'ici fin 2009. Dès novembre 2009,

les clients de la SNCB qui empruntent également le métro recevront une carte à puce pour le réseau STIB en plus de leur billet ou de leur abonnement. Dans le courant 2010, une intégration totale suivra et la carte à puce sera suffisante, tant pour voyager avec le train, le tram, le bus ou le métro.

Au total, quelque 70.000 clients possèdent un abonnement combiné SNCB/STIB. La carte à puce pourra être validée via le site internet ou chargée aux guichets SNCB dans toutes les gares belges (novembre 2009).

Train Info Services: informations sur mesure et en temps réel

En septembre, la SNCB lancera deux nouveaux services en matière d'information en temps réel : My Train Info fournit des informations sur le trafic ferroviaire via SMS et/ou via un widget sur my.live.com, tandis que SMS 2828 permet de demander des informations en temps réel sur les horaires.

SMS 2828 et My Train Info sont disponibles pour les numéros de GSM des opérateurs belges Proximus, Mobistar et Base ; ils ne peuvent pas être consultés à l'étranger. En cas de grève ou de graves perturbations sur le réseau, le système envoie un message général au lieu d'une information personnalisée.

Durant la période d'été, une phase test sera réalisée auprès d'un grand groupe de clients afin d'évaluer la convivialité du système.

La carte à puce aux Pays-Bas

L'introduction de la carte à puce aux Pays-Bas, désireuse de devenir immédiatement une carte commune à l'ensemble des transports en commun, soulèvent encore de nombreuses questions. La carte à puce active également les portiques d'accès aux stations (à l'instar du métro parisien) que les chemins de fer néerlandais souhaitent réseau national, fut un long calvaire. La décision avait été prise en 1993 et l'introduction générale des cartes n'a toujours pas vu le jour. La ville de Rotterdam avait présenté la carte à puce en 2005 et est encore loin de l'introduire sur ses réseaux de transport public. Les NS désirent en équiper l'ensemble du réseau pour la fin 2009 afin d'améliorer la sécurité des citoyens. Selon les experts, cette échéance ne serait pas respectée.

Automatiquement informé grâce à My Train Info

My Train Info est un service gratuit destiné aux titulaires d'une Carte Train. Il suffit de s'inscrire via le site internet snbc.be pour recevoir automatiquement des messages sur son GSM à propos des retards, des trains supprimés ou déviés de leur trajet habituel. Le client peut sélectionner quatre trajets et définir le retard (en minutes) à partir duquel il souhaite être prévenu, ainsi que les jours de la semaine pour lesquels il désire être informé. Le système est extrêmement flexible : l'utilisateur peut modifier ses préférences à tout moment.



My Train Info envoie automatiquement des informations sur la liaison ferroviaire indiquée (Bruxelles-Midi - Bruges dans ce cas-ci), ainsi que les heures de départ et d'arrivée et les éventuelles minutes de retard.

SMS 2828

Désormais, SMS 2828 vous permet de disposer des informations les plus récentes en matière d'horaires 24h/24, 7 jours/7. Le principe est simple : le client envoie un sms au numéro 2828 afin de demander des informations sur une liaison ferroviaire spécifique et il reçoit immédiatement trois propositions en retour. Le service est payant. L'inscription (unique) se fait via sms et coûte 0,60 euro, alors qu'une demande d'information coûte 0,30 euro (0,15 euro pour l'envoi et 0,15 euro pour la réception).



SMS 2828 communique à la demande et en temps réel, l'horaire relatif à une liaison spécifique, ainsi que son retard éventuel. Il est également possible de demander des détails sur les trains en envoyant 1, 2 ou 3 sms.



SMS 2828, offre à l'utilisateur l'information la plus récente en continu.

Voyager grâce à la carte d'identité électronique

En utilisant la carte d'identité électronique, la SNCB a réalisé une première. Depuis le mois de juin, le client peut directement charger son billet de train acheté via le site de la SNCB sur sa carte d'identité électronique. Un moyen rapide, simple et écologique. Plus besoin d'imprimer son billet, tout en réduisant le risque de l'oublier ou de le perdre. Pour l'instant, le système est uniquement réservé aux billets de train ordinaires et ne concerne pas encore les B-Excursions, ni les Cartes Train. A bord du train, il suffit de présenter sa carte d'identité à l'accompagnateur de train qui peut lire les données de la carte au moyen de son ordinateur de bord IBIS.

KRUIDVAT, UN PARTENAIRE RENTABLE

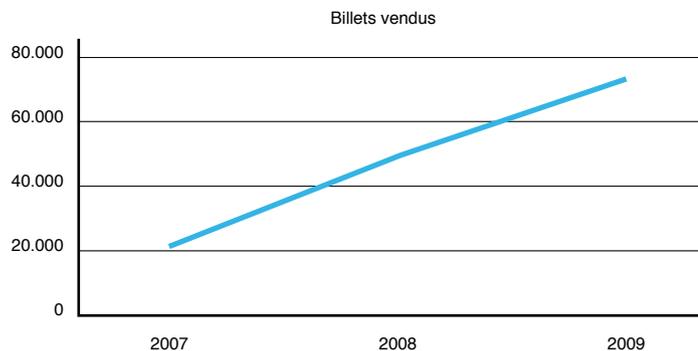
En 2007, à la demande de Kruidvat, la SNCB lançait un billet à tarif avantageux uniquement disponible à la vente dans les boutiques de l'enseigne en question. Cette formule s'avère produire des résultats en hausse constante : la première année, 21.000 billets étaient vendus, en 2008, le compteur affichait 47.000 billets et en 2009, les ventes atteignaient pratiquement 75.000 billets.



De plus en plus de gens se tournent vers le train pour se rendre au travail ou à l'école, si bien qu'aux heures de pointe, les trains sont bondés. Pour les années à venir, la SNCB s'attend également à une hausse constante du nombre de voyageurs. Le défi

visé dès lors à attirer les clients en dehors des heures de pointe, lorsque les places sont encore disponibles. L'une des solutions consiste à collaborer avec des partenaires afin de proposer des promotions spécifiques. Le billet Kruidvat constitue un

exemple frappant à cet égard. Aux Pays-Bas, la chaîne mène une action similaire avec les NS, les chemins de fer néerlandais. En 2009, la vente du billet Kruidvat s'effectuait au mois de mars. Pour 8,99 euros, le client reçoit un billet aller-retour, valable un seul jour jusque fin juin. En semaine, le départ ne peut se faire qu'après 9 heures du matin, mais le voyage peut avoir lieu à travers tout le pays, car le choix de la gare de départ et d'arrivée est libre. Grâce à ces conditions, la SNCB cible essentiellement les déplacements effectués dans le cadre des loisirs. Etant donné que la vente ne résulte pas des canaux traditionnels, l'action ne manque pas d'attirer de nombreux nouveaux clients.



Succès croissant pour Interrail

25

> INTERNATIONAL

Sillonner l'Europe en train a de nouveau la cote. En 2008, la formule Interrail a attiré 66% de voyageurs de plus que l'année précédente. Et les quatre premiers mois de 2009 affichent à nouveau une augmentation de 46%. L'Interrail Pass procure de nombreux avantages. Il permet au client de parcourir l'Europe à son rythme, de manière sûre et confortable à un tarif minime. Le tout, de façon écologique; surtout par rapport à l'avion.

La formule de l'Interrail Pass remporte un franc succès auprès des jeunes essentiellement. A juste titre. Pour 399 euros, le voyageur de moins de 26 ans peut se rendre partout en Europe durant un mois; de Paris à Lisbonne, de Bruxelles à Berlin voire même Istanbul. Des voyages qui, en voiture ou en avion, s'avèreraient financièrement inabornables.

L'Interrail Global Pass ouvre la voie vers 30 pays européens (à l'exception des pays baltes), la Norvège, les Balkans et la Turquie. Différentes formules sont proposées. Le voyageur peut ainsi choisir de voyager 5 ou 10 jours sur une période de 10 ou 22 jours ou de voyager de façon illimitée durant 22 jours ou 1 mois. Mais les autres possibilités sont nombreuses. L'Interrail One Country Pass permet également de voyager sans la moindre limite dans un seul pays. Le tarif varie en fonction des pays.

L'Interrail Pass améliore également ses résultats ailleurs en Europe. Le produit existe depuis 1972 et a connu des années moins fastes. Il est surtout populaire auprès des jeunes, mais des formules destinées aux adultes existent également.

BELGIQUE
BOSNIE ET HERZÉGOVINE
BULGARIE
DANEMARK
ALLEMAGNE
FINLANDE
FRANCE
GRÈCE
GRANDE-BRETAGNE
HONGRIE
IRLANDE
ITALIE
CROATIE
LUXEMBOURG
MACÉDOINE
MONTÉNÉGR
PAYS BAS
NORVÈGE
AUTRICHE
POLOGNE
PORTUGAL
ROUMANIE
SERBIE
SLOVÉNIE
SLOVAQUIE
ESPAGNE
TCHÉQUIE
TURQUIE
SUÈDE
SUISSE



En 2008, la formule Interrail a attiré 66% de voyageurs supplémentaires par rapport à l'année précédente.

LE GROUPE FRET SNCB VEUT SORTIR DU ROUGE EN 2011



En 2008, le Groupe Fret SNCB a essuyé une perte de plus de 100 millions d'euros, dont 85 millions de perte structurelle. Le reste est imputable à la crise qui, en 2009, pèse encore plus lourdement sur les activités marchandises. En d'autres termes, plus question de tergiverser. Une partie importante du déficit structurel se situe à la SNCB, chez B-Cargo et à la direction Technique & Production, responsable de la gestion et du planning du matériel et des conducteurs de trains. Voilà pourquoi le management a élaboré un nouveau plan industriel pour garantir la survie.

Stratégie commerciale sur les rails

En 2008, le Groupe Fret SNCB a continué à se redéployer afin de répondre encore mieux aux besoins du marché. Les entreprises filiales IFB, Rail Force et Xpedys assurent la commercialisation de différents services de transport de marchandises, tandis que le rôle de B-Cargo est centré sur les aspects opérationnels du transport, en collaboration avec les divisions techniques au sein de la SNCB et les corridor managers. Ces derniers gèrent un axe marchandises spécifique en collaboration avec les autres opérateurs (ainsi, Sibelit s'occupe de l'axe Belgique-Luxembourg-France-Suisse avec CFL, SNCF et SBB, tandis que Cobra gère l'axe avec l'Allemagne)...

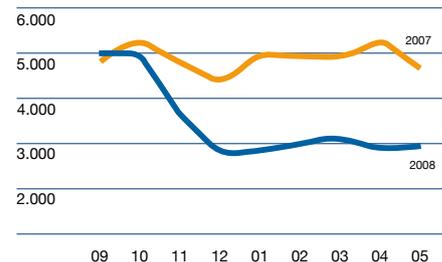
Rentabilité recherchée

Pour survivre, le Groupe Fret doit éponger ses pertes d'ici 2011 : les recettes devront au moins couvrir les coûts. Les filiales commerciales doivent mettre tout en œuvre pour élargir leur offre et augmenter les volumes. Pour réussir cette mission, le management a élaboré un plan industriel accompagné de toute une série de mesures. Il doit être réalisé entièrement sinon le risque d'échec est bien réel. Dans le courant du mois de juin, la direction du Groupe Fret a présenté le plan à tous les cadres, à travers des roadshows organisés dans tout le pays. Ce plan demandera un grand engagement de la part de tous les collaborateurs.

Vers plus d'efficacité

Le fil conducteur du plan industriel concerne la maîtrise des coûts. Des améliorations opérationnelles susceptibles de comprimer les coûts sont recherchées avec les responsables de B-Cargo et la direction Technique & Production de la

Tonnes transportées (évolution par mois)





Le groupe fret veut transporter les mêmes volumes avec une qualité accrue et moins de coûts.

SNCB. Partout est analysée la manière dont on peut améliorer l'organisation du travail afin d'augmenter la qualité et la sécurité tout en réduisant les moyens nécessaires et en améliorant la productivité. Le plan ne touche pas au statut du personnel et il est discuté avec les syndicats reconnus et les responsables HR de la SNCB-Holding (responsable de la gestion du personnel du Groupe SNCB).

fera de même en ce qui concerne les accords avec la division Technique & Production, Infrabel et les opérateurs partenaires. L'objectif est d'éviter des dépenses inutiles et de définir clairement sur papier tous les accords.

2. Nouveau plan de transport

En décembre, le Groupe Fret lancera un nouveau plan de transport pour le trafic diffus (transport de wagons de marchandises isolés de différents clients) qui exigera moins de personnel et de locomotives.

1. Des accords plus clairs

Il arrive parfois que les agents effectuent des opérations qui ne sont pas prévues dans le contrat, ou bien des fournisseurs ne font pas ce qui est demandé dans les délais prévus,... Des accords peu clairs peuvent s'avérer coûteux. Voilà pourquoi le groupe Fret souhaite des contrats détaillés et univoques.

Ensemble avec B-Cargo, les filiales commerciales renégocieront tous les contrats avec les clients et élimineront les éventuelles zones floues. B-Cargo



La pression de la concurrence s'accroît d'année en année



Le plan a été développé sur la base d'une analyse détaillée de tous les flux (points de (dé)chargement) et de la recherche des itinéraires d'acheminement les plus performants. Les trains transporteront des charges plus lourdes et transiteront par moins de gares. Les plus grandes gares de marchandises seront reliées de manière plus fréquente et régulière par des "tapis roulants". Ainsi, les mêmes volumes pourront être transportés à moindre coût et en offrant plus de qualité.

3. Les Rail Cargo Centers

Le plan de transport aura un impact important sur la charge de travail dans certaines gares de marchandises, où le planning actuel n'est pas toujours optimal. Malgré les importants efforts déjà fournis,

B-Cargo a réalisé une nouvelle analyse des prestations et a planifié une réorganisation. Cela aura pour conséquence une diminution des effectifs dans les Rail Cargo Centers. Pour ces collaborateurs, une autre solution sera recherchée dans d'autres services de la SNCB.

4. Moins de coûts fixes

B-Cargo combat les coûts « overhead » superflus : pour deux personnes sur le terrain, il y a un collaborateur administratif. C'est beaucoup trop cher, surtout en comparaison avec les concurrents. Le Groupe fret veut réduire à tous les niveaux les coûts

de personnel. Chez B-Cargo et ailleurs à la SNCB, mais aussi à la SNCB-Holding, en déterminant les prestations qui sont effectivement nécessaires.

5. Mise en service plus rationnelle du matériel

Le nouveau plan de transport aura aussi des conséquences en termes de charge de travail pour les ateliers de traction et les ateliers de wagons, gérés par la direction Technique & Production de la SNCB. En ce qui concerne la mise en service de locomotives, l'accent est mis sur l'homogénéisation du parc, ce qui doit avoir un impact favorable sur les coûts d'entretien.

GRAFFITI busters

La SNCB peut se vanter d'une vraie équipe anti-graffitis à l'atelier de traction de Schaerbeek, qui enlève les tags des automotrices et des voitures. Un simple coup de chiffon ne suffit vraiment pas, explique le chef d'équipe Petrus Cobbaert, il s'agit d'un travail de spécialiste.



Préparer les produits

"L'équipe de nettoyage enfile d'abord des moyens de protection, comme une tenue, des lunettes de protection, etc. Un tapis absorbant est posé sur le sol pour recueillir les produits employés et la peinture enlevée. Le graffiti est ensuite détaché par un produit mordant, dépendant du type de peinture utilisée. "Les peintures argentées ou noires sont relativement faciles à retirer. Les autres teintes peuvent être nettement plus résistantes. Heureusement, nous avons des produits adaptés."

Dissoudre

Les substances enduites doivent travailler quelques minutes avant d'être rincées. "Mais pas trop longtemps", précise Petrus, «autrement le risque existe que la peinture d'origine de l'engin soit endommagée." Lorsque la peinture du tag est bien dissoute, le produit peut être ôté à l'aide d'une raclette. Après quoi la caisse est à nouveau nettoyée à l'eau et au savon.

Pour les peintures plus résistantes, l'opération est répétée plusieurs fois. Il faut parfois un grattoir pour enlever les derniers restes de peinture.

Préoccupations environnementales

Une fois le travail achevé, les tapis absorbants sont enlevés et conservés dans un conteneur spécial, récupéré par une firme spécialisée. De cette manière, l'environnement est le plus pos-

sible préservé lors de cette opération d'enlèvement de tags.

A l'intérieur aussi

L'extérieur n'est pas la seule partie des engins à être la cible des tagueurs. L'intérieur n'y échappe pas non plus. Les tablettes et les sièges sont souvent recouverts de tags faits au marqueur. "Ils sont aisément nettoyés par des chiffons spéciaux, mais pour les sièges, le revêtement doit être remplacé", continue Petrus Cobbaert.

"La dernière tendance est de barbouiller les vitres des automotrices à l'aide d'un marqueur totalement indélébile. Nous n'avons alors d'autre choix que de changer le vitrage. Coût : 600 euros par vitre."



Peter Cobbaert, le chef d'équipe, veille à ce que le graffiti soit enlevé de la manière la moins dommageable.

En 2008, l'AT Schaerbeek a traité des graffitis sur :

- > 197 extérieurs d'automotrices ;
- > 653 intérieurs d'automotrices ;
- > 691 extérieurs de voitures ;
- > 25 intérieurs de voitures.



UNE JOURNEE AVEC LUDO MIN

COORDINATEUR TECHNIQUE

Ludo Min

>1961 Naissance de Ludo à Duffel > Diplôme de menuisier >1979 Ludo débute sa carrière dans le secteur de l'ameublement >1981 Après 2 années passées dans le secteur privé, Ludo rejoint la SNCB en tant que menuisier-ébéniste à l'Atelier Central de Malines >1983 Ludo travaille durant 4 ans comme visiteur à l'AC Malines >1987 A ce jour, il travaille toujours comme coordinateur technique, spécialité menuiserie.



09:00 Administration

Ludo relève le courrier et le distribue à ses collaborateurs. Les tâches administratives font également partie de ses attributions.



13:00 Réunion avec le chef de projet renouvellement breaks

Après la pause de midi, Ludo se consulte avec le chef de projet du renouvellement des breaks et les ingénieurs concernés. Les plans sont examinés. Ludo analyse les problèmes liés aux travaux de renouvellement. Chacun se penche sur les cas soumis et recherche une solution.





07:30 Au bureau

Ludo s'assure que chaque membre de son équipe est présent, adapte l'horaire de service si nécessaire et répartit le travail en fonction du planning.



08:00 Tournée dans l'atelier

Chaque jour, Ludo rend visite à ses collaborateurs. Il se rend tout d'abord à la division qui se charge de la rénovation des breaks (automotrices). Il demande à connaître les problèmes éventuels, donne ses directives et rectifie le tir, là où nécessaire.



09:30 Réunion de suivi

Chaque jour, Ludo tient une réunion avec ses collègues afin d'évaluer les activités et de coordonner les tâches.

10:00 Contrôle entretien intermédiaire

Outre le renouvellement des breaks, l'équipe de Ludo assure également l'entretien intermédiaire des rames. Réparation des portes, remplacement d'éléments défectueux, ... Ici, la collaboratrice Els, l'unique femme de l'équipe, pose un nouveau revêtement de sol dans une voiture.



14:00 Assistance technique

Ludo poursuit sa tournée de l'atelier et donne des explications techniques à ses collaborateurs. Patrick adapte un marchepied, Tom éprouve des difficultés avec un plafond qui ne s'intègre pas dans le sas d'intercirculation. Ludo lui conseille de fraiser davantage le plafond. Plus tard dans l'après-midi, Ludo retourne à l'atelier afin d'aider Tom à fixer le plafond adapté.



15:30 SAP

Avant de rentrer chez lui, Ludo complète le planning pour le lendemain et encode les tâches terminées dans le système SAP afin que de nouveaux matériaux puissent être commandés.

12 juin 1939

La locomotive type 12, le train le plus rapide au monde.

Vers 1935, un esprit de renouveau souffla avec entrain sur les Chemins de Fer Belges (SNCB), qui avaient dû faire face à la Première Guerre mondiale et à la crise économique.

Grâce à la nouvelle ligne entre Bruxelles et Gand et à l'augmentation de la vitesse autorisée sur certains tronçons (140 km/h entre Gand et Bruges), la SNCB put mettre en concurrence des trains légers et rapides face à l'utilisation croissante de la voiture.

En 1938, elle fit construire 6 locomotives Atlantique classées 'type 12' afin d'offrir une relation ultra- rapide Liège – Bruxelles – Ostende.

Le 12 Juin 1939, une rame de démonstration fut tirée par une locomotive de type 12 sur le parcours Bruxelles - Ostende en 57 minutes et gagna le 'Ruban bleu' en battant le record du train le plus rapide au monde (en exploitation). Il transporta un chargement de 200 tonnes en se déplaçant à une vitesse moyenne de 120,5 km/h, un rien plus vite que la locomotive américaine Hiawatta (120,2 km/h) et bien plus rapide que les concurrents européens.



CARACTÉRISTIQUES LOCOMOTIVE DE TYPE 12:

LONGUEUR: 14,012 m

LARGEUR: 3,000 m

HAUTEUR: 4,280 m

POIDS: 89 tonnes

PUISSANCE: 2.500 PK

DIAMÈTRE ROUES MOTRICES: 2,10 m

VITESSE MAXIMALE: (limitée à) 140 km/h

Si la SNCB était une ville ?

Une de ces villes-champignon des Etats-Unis où s'alignent les mobilhomes comme des wagons et où à l'heure de l'apéro, si on les traverse en courant très vite et en meuglant très fort, on a l'impression de voir passer un train.

Un animal ?

Une mouche. Parce que personne ne remarque que dans les yeux des vaches qui regardent bêtement passer les trains, il y a des mouches qui tentent de sauter en marche dans la voiture-restaurant, mais sont empêchées par les paupières des vaches qui les en empêchent en se refermant quand elles sentent l'odeur de croque-monsieur approcher.

Un film ?

« L'inconnu du Nord-Express » d'Alfred Hitchcock que je ne me lasse pas de voir, sur un scénario de Raymond Chandler d'après le roman de Patricia Highsmith. Trois génies, un train, un grand moment. Pourquoi, avec ces ingrédients pourtant évidents, ce genre d'histoire n'arrive jamais dans les trains de la SNCB ?!

Une couleur ?

Le rose. Comme ça les trains seraient remplis de Barbies dans toutes ses tenues, y compris la mariée, qui tendraient leurs billets à des Ken habillés en accompagnateurs (une idée à soumettre au service costumes avec la participation des stylistes de chez Mattel).

Une personne connue ?

Tom Boonen, parce que lui aussi n'avance que si on lui met des rails !

Chris Vander Stappen

Débarquée en ce bas monde une journée de juin 1959. Après avoir travaillé 14 ans dans la pub en faisant de la direction artistique, Chris Vander Stappen s'empare du stylo à plein temps et commet quelques scénarii, dont Ma Vie en Rose (1997), Tous les papas ne font pas pipi debout (1998), La Fête des Mères (1999 – scénario et réalisation), Que faisaient les femmes pendant que l'homme marchait sur la lune (2000 – scénario et réalisation), La colère du diable (2002 – scénario et réalisation), T'as voulu voir la mer (2002), Le piège du Père Noël (2005), Sœur Sourire (2009)... Toujours avec ce satané stylo en main !

35

> MON TRAIN À MOI



EVADÉZ-VOUS EN TRAIN

