

Cette fois, c'est parti !

Notre service intérieur va changer le 24 mai. On l'appellera IC-IR 98. Vous savez depuis notre précédente édition que ce sera un thème suivi dans C'EST À DIRE.

Inutile de préciser que le point de non-retour est dépassé. On ne revient pas sur un bon projet. On le met en oeuvre. On s'appuie sur la confiance des concepteurs, prêts à vous dire que "à conditions inchangées, faire mieux la prochaine fois sera encore plus difficile".

Le changement porteur de progrès, chaque cheminot doit en parler autour de lui, dans son cercle de famille, parmi ses relations. Lorsque la SNCB redevient gagnante, il faut donner un vaste écho à cette évolution favorable. Car la réputation d'une entreprise est faite aussi par son personnel. En bien ou en mal. Quand c'est en bien, les gens vous croient et suivent. En mal, ils vous lâchent sur le champ.

C'est notre choix et notre défi aujourd'hui: le défi de l'espoir dans notre formidable outil et notre engagement à le faire bien tourner. Pour amener les gens à nous faire confiance.

Résultats à la hausse: l'année 97 s'achève en boni

1997 a été un bon cru. Plus encore: tous les secteurs enregistrent une progression. Cela ressort des résultats provisoires pour l'année comptable 1997.

1997 a été une année de transition active.

Elle a vu la préparation de la réorganisation, le passage à une culture d'entreprise orientée vers la clientèle, les grands travaux afin de moderniser le réseau et y appliquer les technologies les plus neuves au bénéfice de nos clients.

Elle a connu le développement de la grande vitesse, l'apparition de nouveau matériel sur certaines lignes, la modernisation des gares et structures d'accueil...

En d'autres termes, une (r)évolution est en cours. Et les chiffres révèlent qu'elle porte déjà ses fruits.

Un aperçu du résultat page 2.



Dans cette édition...

Interferry: deux nouvelles navettes - p. 2

Encore un fameux calendrier de travaux - p. 3

Supprimer ou sécuriser les PN: utile mais cher - p. 4



Etre jeune... plus besoin: Interrail 26+ fait l'affaire !



En 1972, pour son 50^{ème} anniversaire, l'UIC a créé la carte Interrail pour les moins de 26 ans. Cette carte leur permet de circuler en train à prix avantageux dans 27 pays européens et au Maroc.

Vingt-cinq ans plus tard, le 1^{er} janvier 98, l'UIC a lancé la carte Interrail 26+ offrant ainsi aux plus de 26 ans la même possibilité de voyager à meilleur prix. Les conditions de la carte "jeunes" sont également valables pour la carte 26+. Cette dernière est toutefois quelque 30 % plus chère. Elle comporte également un coupon "enfants 4-11 ans" qui permet aux plus de 26 ans d'emmener leurs enfants lors de leurs trajets Interrail. Les enfants paient 50 % du prix d'Interrail 26+. De plus amples renseignements à ce sujet dans le nouveau dépliant Interrail qui paraîtra au printemps.



Merelbeke: riverains en visite environnementale

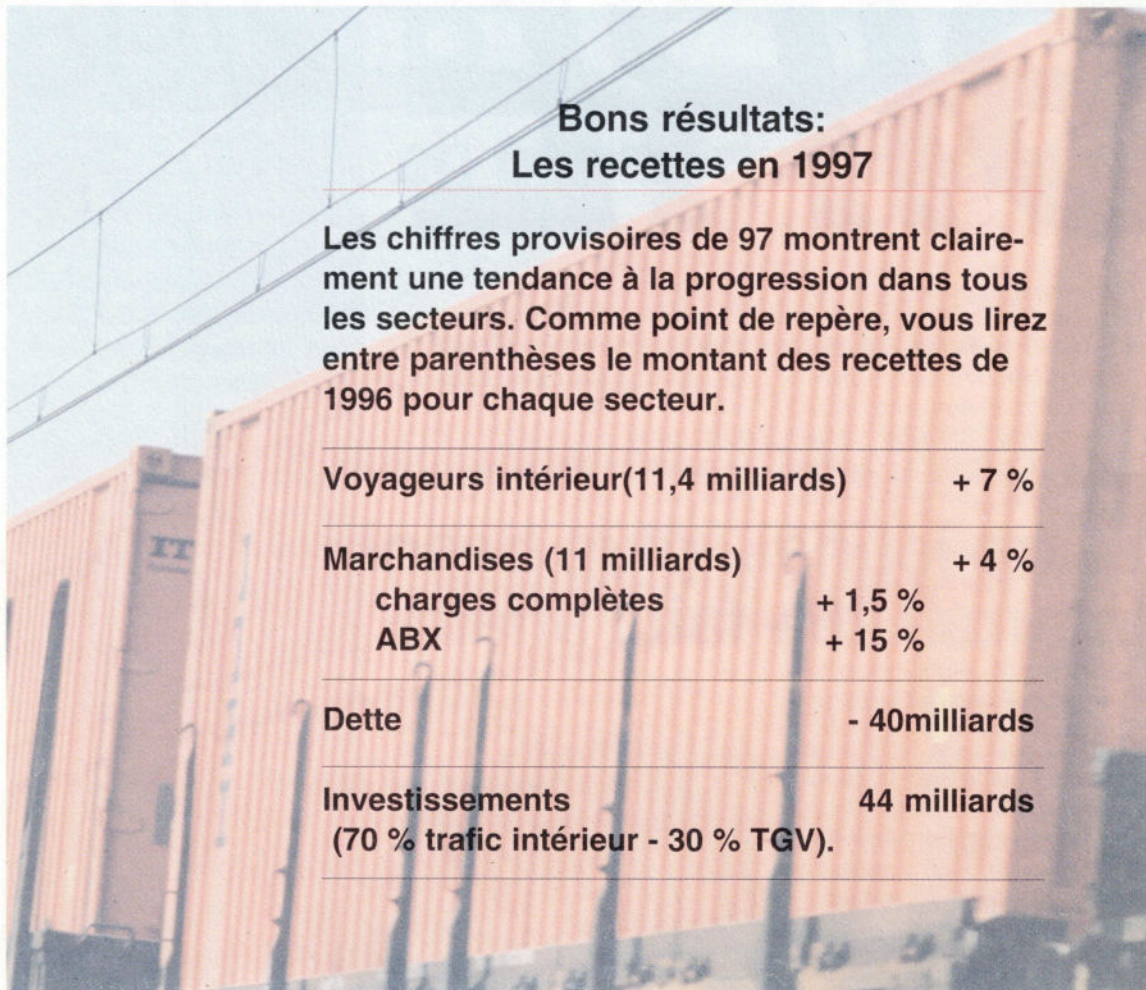
L'atelier de traction de Merelbeke a demandé un nouveau permis d'environnement en prolongement de l'actuel permis qui expirera en 2002. Outre la poursuite des activités en cours, la demande fait mention d'investissements en vue d'assainir le sol et le sous-sol.

Pour éviter tout malentendu auprès des riverains quant aux nouveaux investissements, l'atelier a envoyé à 276 habitants des environs une invitation à visiter l'atelier le 10 janvier. Quelque 80 personnes et la presse régionale ont répondu "présent".

5 millions de clients pour Thalys

La part de marché de Thalys croît fortement: 24 % en 1996 et 43 % en 1997 ! Oui, nous prenons en charge presque la moitié des déplacements entre Bruxelles et Paris. Le saut de décembre dernier dans la grande vitesse va sans doute encore améliorer le score. Pour la bonne bouche, on

ajoutera que 65 % des clients ne sont pas en voyage d'affaires. Et qu'en décembre 97, le taux d'occupation moyen a atteint 70 %. Le 20 février, on a fêté à Bruxelles-Midi le 5 millionième client de la relation Bruxelles-Paris. En 20 mois ! Fête est bien le mot. Et ça en valait la peine !



Bons résultats: Les recettes en 1997

Les chiffres provisoires de 97 montrent clairement une tendance à la progression dans tous les secteurs. Comme point de repère, vous lirez entre parenthèses le montant des recettes de 1996 pour chaque secteur.

Voyageurs intérieur(11,4 milliards)	+ 7 %
Marchandises (11 milliards)	+ 4 %
charges complètes	+ 1,5 %
ABX	+ 15 %
Dette	- 40milliards
Investissements	44 milliards
(70 % trafic intérieur - 30 % TGV).	

La canette rouge dans la poubelle bleue, le papier bleu dans la poubelle verte...



Dans le courant de l'année dernière, la SNCB s'est engagée, en signant une charte avec la Région de Bruxelles, à développer les principes généraux d'éco-consommation et de gestion des déchets. Ce projet a démarré dans les bâtiments du «Complexe France-Bara».

Il est de notre intérêt de prendre soin de notre environne-

ment: produire moins de déchets, les trier et prévoir leur recyclage.

ET JE JETTE ÇA OÙ?

Il existe plusieurs «filiales» pour se débarrasser de ses déchets: les éco-points (locaux aménagés dans lesquels les déchets les plus divers préalablement triés peuvent être déposés), les bureaux où les agents peuvent demander des corbeilles supplémen-

tes en faisant appel à "l'Eco-man" (agent chargé de l'enlèvement des déchets et de leur acheminement vers un parc à conteneurs dont il assure aussi la gestion), un local situé au parking souterrain de la rue de France, dans lequel les déchets dangereux encombrants peuvent être déposés par ce même agent.

CHACUN SON P'TIT TRI

Après la distribution d'une circulaire au personnel de l'administration centrale, ainsi qu'une campagne de sensibilisation menée sous la forme d'une petite exposition, il s'avère qu'une fois les bons réflexes pris, l'automatisme de trier les déchets s'installe. Un succès qui a dépassé toutes les espérances. Une petite ombre à ces efforts: les canettes à moitié vides, les boîtes de sardines à moitié remplies d'huile font que la propreté des locaux devient difficile à gérer.

MIEUX TRIER POUR RECYCLER PLUS

Vu l'intérêt porté par le personnel à cette opération de recyclage, des extensions sont prévues dans d'autres bâtiments que le «Complexe France-Bara». Le tri est imaginable aussi dans les bâtiments régionaux, dans les gares.

L'expérience bruxelloise peut être utile pour l'instaurer partout dans le pays. Parlez-en à ceux qui s'en occupent (911/54374).



Interferry: nouvelles navettes conteneurs

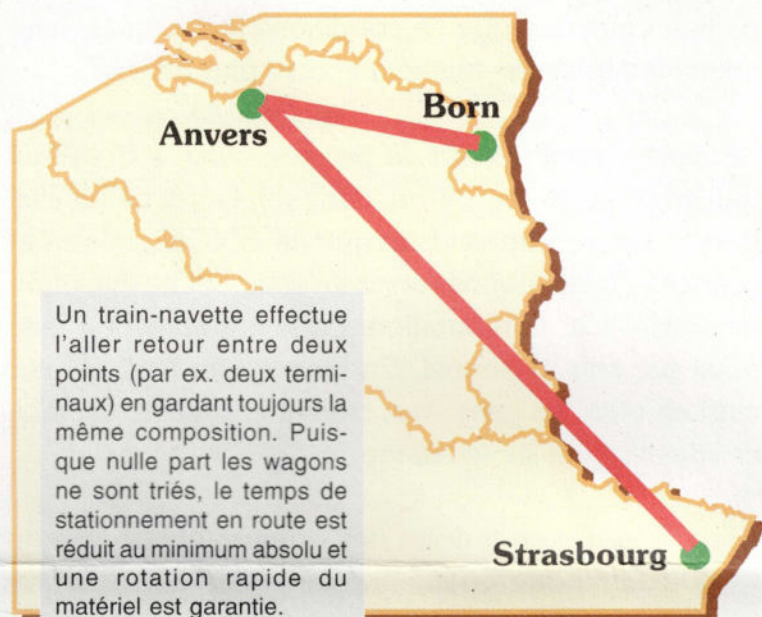


Interferry lance deux nouveaux trains de marchandises intermodaux à destination de Born (Pays-Bas) et de Strasbourg (France). Ces deux relations réduisent ensemble de 40.000 le nombre de parcours routiers annuels en région anversoise. Les autorités y voient une bonne raison pour soutenir financièrement les projets.

Interferry est devenu récemment une division de Ferry Boats; la plus importante fi-

nations sont situées en dehors des grands flux habituels du trafic ferroviaire de fret. Les nouvelles relations cadrent pleinement dans la politique de mobilité des autorités publiques, qui ont pour objectif de stimuler des modes de transport "alternatifs". L'effort de financement qu'elles consacrent aux deux projets en est une conséquence logique.

Anvers-Born est la "navette limbourgeoise". Un train de 20 wagons porte-conteneurs effectue le trajet aller retour



liale fret de la SNCB. Depuis des années, Interferry représentait ICF (Intercontainer/Interfrigo) en Belgique. Aujourd'hui, l'entreprise défend également les intérêts ICF à Strasbourg.

Depuis novembre 1997, Interferry exploite deux nouveaux trains-navettes afin de desservir Born et Strasbourg au départ d'Anvers. Les deux desti-

deux fois par semaine au départ du terminal Cirkeldyck. Il offre une capacité de 60 TEU ou de 1.300 tonnes brutes maximum. La navette "Cigogne" effectue l'aller-retour cinq fois par semaine entre le terminal Interferry du Zomerweg et Strasbourg. Ce train de 15 wagons porte-conteneurs offre une capacité de 45 TEU ou de 1.100 tonnes maximum.



photo Interferry/Guido Coolens

Travaux: en 1998, on rénove, on renouvelle, on poursuit la modernisation du réseau



1998	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre	1998
A	Bruxelles-Midi et Bruxelles-National-Aéroport												
B	TGV le long de l'E40												
C			Bruxelles - Louvain										
D			Louvain										
E	Anvers												

A Bruxelles-Midi: on met la dernière main à la zone commerciale. En mars et avril arrivent les concessions (c'est-à-dire les boutiques).

Bruxelles-National-Aéroport est bientôt terminée. Il restait encore à achever l'équipement de la voie, la caténaire, les voies ainsi que la peinture pour la gare même. L'arrivée

des nouveaux trains IC/IR 98 y est fixée au 24 mai.

B TGV le long de l'E40. Ici et là, tout près de l'autoroute, des travaux s'ef-

fectuent pour le passage du TGV vers l'Allemagne. Depuis septembre 97, les chantiers à Berloz-Waremme et Boutersem ont démarré. En été, ce sera le tour de Remicourt et Hoegaerden, et au second semestre de Bierbeek, Landen-Berloz et Lincent.

Prolongement de trois quais (sur dix) qui restent en service pendant que débutent les travaux aux autres voies. Travaux de renouvellement entre Berchem et Anvers-Central.



C Bruxelles-Louvain: extension de l'emprise à 4 voies sur tout le parcours entre Bruxelles et Louvain. Premiers travaux en mars à Machelen-Diegem. Ce chantier comprend l'établissement d'un deuxième pont au-dessus du ring de Bruxelles. En octobre 98: début des travaux à Zaventem.

D Louvain. En mars 1998, début des travaux des abords de la gare de Louvain. En avril, début des travaux "grande vitesse".

E 19 janvier 98: début des travaux préparatoires à Anvers-Central.



Voir la gare pour elle ou lui: une formation pour piloter les aveugles



Accueillir et guider un(e) aveugle dans la gare, cela se passe partout. Chacun l'imagine à sa façon. Une formation dispensée par des collaborateurs de la Ligue Braille est une expérience pour chaque accompagnateur et met les choses au point.

Accompagner un aveugle, c'est engager sa responsabilité. On ne peut le réaliser dans les meilleures conditions qu'en se mettant à sa place. Dernièrement, le projet de la Ligue Braille était de former les cheminots à pouvoir les accompagner.

Comment l'aveugle perçoit-il son passage dans la gare? Emprunter un escalator, est-ce un danger pour lui? Lors de la formation pratique, la moitié des participants avaient les yeux bandés et se

laissaient guider par les autres et vice-versa. Ce fut dans l'ensemble une expérience concluante tant pour Ligue Braille que pour la SNCB.

Des responsables des différentes régions ont également participé aux sessions d'octobre. A la suite de ces expériences, certaines régions ont déjà organisé des formations

complémentaires, également préparées par la Ligue Braille.

La SNCB trouve ces expériences très positives. C'est pourquoi, à l'avenir, quatre heures de la formation des accompagnateurs de trains seront réservées à l'accompagnement de ces clients particuliers.

L'Oeil de CAD

Comment cela se passe-t-il sur le terrain? Paul Pastiels, inspecteur du mouvement à Bruxelles-Midi s'est fait "l'oeil de c'est à dire":

Une bonne dizaine d'aveugles empruntent régulièrement le train pour se rendre à l'école de la Ligue Braille. Nous recevons un télégramme de la gare d'embarquement de l'aveugle, ainsi nous pouvons accueillir la personne handicapée à l'endroit exact où son train arrive.

Généralement, ce sont des agents de la gare qui ont, entre autres, la mission de guider ces voyageurs dans nos installations et de sécuriser leurs déplacements. Ici, ils les accompagnent jusqu'à l'entrée de la Ligue Braille (à 200 m de la gare) afin d'éviter tout accident. Nos agents suivent cela de très près et un lien d'amitié profond s'est établi entre eux et les clients qu'ils accompagnent. Un contrat d'assurance couvre ce service puisque nos agents quittent le domaine ferroviaire. L'accueil en gare s'est très fortement amélioré pour cette catégorie de personnes. Avec la Ligue, nous avons essayé de développer une meilleure coordination entre les différents transports en commun. Ce qui est remarquable, c'est que les aveugles connaissent le matériel ferroviaire et la gare aussi bien que nous mais d'une manière différente.



photos Ligue Braille

Upgrade Euro-Proton pour C-Zam

Depuis 1994, la SNCB travaille à l'introduction du paiement électronique. Dans 39 gares (parmi lesquelles toutes les grandes), le client peut effectuer ses paiements au moyen de sa carte Bancontact/Mister Cash et de la plupart des cartes de crédit, et ce gratuitement, donc sans le supplément de 1 ou 5 francs.

Depuis la fin de l'année 97, tous les appareils C-Zam sont équipés d'un upgrade Euro-Proton; "Proton", de telle sorte que, dans toutes les gares équipées de C-Zam, les paiements puissent se faire avec la carte Proton; "Euro", parce que tous les Belges disposeront librement d'un compte bancaire libellé en Euro à partir du 1^{er} janvier 99 et obligatoirement dès le 1^{er} janvier 2002. A partir de ces dates, nous devrons être en mesure d'afficher nos prix en Euro et d'accepter le paiement par cartes bancaires et Proton en Euro.

Dans la pratique, fin '98, toutes les gares qui comptent un point de vente seront équipées pour le paiement électronique.

Les premiers distributeurs automatiques de billets sont attendus d'ici peu dans les gares. Ils doivent soulager les points de vente des grandes et des moyennes gares aux heures de pointe et permettre ainsi aux vendeurs de mieux se consacrer à la vente internationale qui progressera fort dans le futur.

Le client peut particulièrement se servir de ces appareils automatiques pendant les heures de pointe pour acheter des billets intérieurs, tous les Pass, B-Excursions et B-Événements, valider des cartes train, retirer des billets TGV-tesales, des boarding pass-TGV et des billets internationaux sans réservation.

Le calendrier provisoire d'installation est le suivant:

- ☐ octobre 1998: début des tests à Charleroi ou Ottignies et à St-Nicolas;
- ☐ janvier à mai 99: placement dans les 68 gares indiquées.



C'EST À DIRE - CO 04, section 50, Bruxelles - est édité par l'Unité centrale Communication, produit sur papier recyclé et distribué par le Centre de services Facility Management. Photos: SNCB (sauf indication contraire).

Passages à niveau: en phase d'accélération

Le Conseil d'administration du 30 janvier a décidé d'accélérer le programme de sécurisation des passages à niveau. C'est une préoccupation de la SNCB depuis de nombreuses années. Mais l'accident de Sclaigneaux le 27 décembre 97 a replacé la problématique à l'ordre du jour.

Les passages à niveau (PN) ont toujours posé problème. Passé le temps des voitures et chariots tirés par des chevaux, ce sont les voitures, les camions, les autobus et autocars qui ont, de plus en plus nombreux, circulé sur les routes et croisé nos lignes à niveau. Distraction, imprudence, ou même indiscipline... certains usagers de la route franchissent nos voies au plus mauvais moment. Même si le nombre de PN a diminué d'un

c'est une politique poursuivie par l'entreprise notamment à l'occasion des électrifications et modernisations de lignes. Car ne pas croiser le réseau routier, cela fait baisser les coûts d'exploitation et, à l'inverse, augmenter la sécurité du trafic.

Mais la SNCB n'est pas seule en cause. Elle souhaite donc, dans toute opération du genre, associer l'autorité publique compétente. L'interlocuteur sera différent selon que la voirie croisée est communale, provinciale, nationale...

COÛTEUX POUR TOUT LE MONDE !

La suppression de PN est onéreuse. Il faut aménager les routes, construire des ponts et des tunnels. Supprimer un seul passage à niveau peut coûter jusqu'à 100 millions. Pour les 2.000 et quelques PN restants, cela reviendrait à plusieurs dizaines de mil-



554 millions en 1994, 514 millions en 1995, 397 millions en 1996, 331 millions en 1997, et dépensera 469 millions en 1998 dans ce domaine précis.

AMÉLIORER LES PN SANS BARRIÈRES

Les statistiques font apparaître que la plupart des accidents surviennent à hauteur des passages à niveau non

troisième catégorie en un passage de deuxième catégorie s'élève à 750 000 francs.

Le 30 janvier, le Conseil d'administration a décidé d'entamer des dialogues concrets avec l'ensemble des autorités responsables de la gestion de la mobilité. Les services du Ministère des transports et de l'infrastructure y seront étroitement associés. L'objectif est double:



quart en dix ans, celui des accidents, lui, est resté égal. Heureusement, ces accidents ont fait moitié moins de tués.

Nous avons 4 types de PN, classés selon la signalisation dont on les a équipés. Supprimer autant que possible ces points de croisement,

liards. Or, dans le budget d'investissements 1996-2005 (qui s'élève à 370 milliards), on prévoit une enveloppe de 3 milliards pour ce type de travaux. On aura une idée des efforts réalisés quand on saura que la SNCB a investi: 617 millions en 1993,

gardés. C'est la raison pour laquelle la SNCB mène aussi une politique de protection améliorée. La décision relative à la signalisation à installer émane cependant du Ministère des Transports. La SNCB joue à cet égard un rôle consultatif. Le coût de la transformation d'un passage à niveau de

1. dresser un calendrier d'opérations en vue d'améliorer la sécurité aux PN;
2. examiner les coûts de ces opérations et les mettre en rapport avec les prévisions du plan décennal d'investissements 1996-2005.

Du retard... pour une fois !

Du retard, oui, on en a pris. Toutes nos excuses. Mais vous devinez bien pourquoi. Il était prêt en janvier notre numéro 1/98. Pourtant, nous avons décidé de le laisser dormir quelques jours sur sa palette à la porte de l'imprimerie. Le mobile était simple: être sûrs de le distribuer aux bonnes adresses.

Ah, direz-vous, parce que quelque chose n'allait pas ?

En quelque sorte oui. Le 1^{er} janvier, toutes nos unités administratives ont changé de codification. Par exemple: JPV, qui était à SG 01.413, sans changer de local, se trouve aujourd'hui à CO.04. Toutes ces nouvelles adresses devaient entrer dans la mémoire de l'ordinateur central. On voulait en outre ajouter des précisions supplémentaires pour l'acheminement: un numéro de "section", par

exemple. Au lieu de 300 bureaux de distribution locaux, nous en avons à présent 2.000. Le routage des envois devrait par conséquent donner de meilleurs résultats encore. Mais la SNCB ne dispose pas de toute une armée pour opérer autant de changements en un tournemain. Et chaque travail a ses spécificités. Alors, les responsables nous ont donné le choix:

- On imprime les états de rémunération et on paie les traitements le 30 janvier, ou bien, si vous préférez, on distribue d'abord le C'EST À DIRE. Il y avait bien la photo du roi dans ce C'EST À DIRE-là. Mais ça n'aurait pas pu remplacer un billet de 1.000 chez l'épicière. Avait-on le choix ? Votre magazine vous est donc parvenu en retard. Mais c'est accidentel, soyez-en certains.

