

VOYAGEURS

## 370 milliards en dix ans

C'est un programme d'investissements de 370 milliards que nous avons prévu pour la décennie qui vient de commencer (1996-2005). Les Régions ont été consultées quant aux projets qui concernent l'infrastructure ferroviaire sur leur territoire. Elles ont donné leur avis. La SNCB a affiné son programme. Et finalement, le gouvernement a approuvé ce plan.

Nous consacrerons 110 milliards à l'achat de matériel roulant, 230 milliards à l'infrastructure et 30 milliards aux projets de modernisation de nos structures.

Cela revient à calculer que nous consacrerons 69 % aux besoins du réseau intérieur, 21 % au TGV et 10 % aux lignes "mixtes", c'est-à-dire les lignes communes au réseau intérieur et à la grande vitesse.

Un document explicatif sera publié pour les cadres de rangs III et supérieurs. Des exemplaires supplémentaires seront disponibles pour tout cheminot qui en souhaitera.

## SNCB/TEC: alliance informative

Etienne Schoupe et Jean-Claude Phlypo, les grands patrons de la SNCB et des TEC, ont signé la convention SNCB/TEC. L'engagement est précis: donner aux clients communs une information complète sur les horaires et services du TEC. Une démarche d'accueil que tous apprécieront! Michel Daerden et Michel Lebrun, les ministres des transports respectifs, ont voulu, en signant solennellement un protocole complémentaire, souligner particulièrement que tout sera mis en oeuvre pour que cette coopération tourne bien.

Il y aura donc dans chacune des 69 gares de correspondance wallonnes un point de vente signalé par un autocollant. On pourra y recevoir l'information locale des TEC. Les horaires des bus seront affichés dans le hall de la gare. La SNCB continuera bien sûr à surveiller de près les correspondances train/bus. Et elle avertira (par la sono) les voyageurs des éventuelles perturbations.

Des accords du même genre doivent être conclus avec De Lijn pour la région flamande et avec la STIB dans le périmètre bruxellois.

## GO PASS FAIT LA FETE

Plus de 50 millions de voyages Go Pass en sept ans. Cela donne un bon 7 millions par an. Un cap magique! Dont on peut être fiers. Parce que les jeunes en sont très contents. Et ça se fête, de deux manières.

D'abord, la SNCB organise une tombola. Depuis le 15 juin, tout

acheteur d'un Go Pass reçoit un billet de tombola. Il suffit d'y porter ses coordonnées, de le déposer dans l'urne d'une grande gare ou de l'envoyer à une adresse Go Pass. Un grand gagnant sera tiré au sort. Il pourra inviter 60 copains et copines à une soirée offerte par la SNCB dans une voiture aménagée. Et il y aura un tas d'autres gagnants.

Et puis, pour célébrer la bande

dessinée, qui est centenaire en 1996, un train-expo présentera les héros belges du genre. Il sillonnera le pays: stations de vacances d'été - Dinant, Spa, Arlon, Ostende, Blankenberge - jusque fin août, puis les villes les mieux classées au hit parade des ventes Go Pass jusqu'en automne.

Le 1<sup>er</sup> décembre, l'opération sera clôturée festivement à Bruxelles.



## Trois données intéressantes

- De 1989 à 1996, sous le couvert d'un Go Pass, 50 millions de trajets ont été effectués.
- Cette carte à 1.360 francs procure une recette annuelle qui dépasse le milliard.
- Une étude de marché montre que 96 % des jeunes concernés par cette formule connaissent le Go Pass. C'est un score exceptionnel. Qui mérite un coup de chapeau à celles et ceux qui l'ont inventée et fait connaître.

*Les Jeunes. Ils connaissent bien Go Pass. Ils s'en servent. Et s'ils prennent goût au train, ils seront certainement aussi clients demain et après-demain.*

## Ligne 73: promotion intensive et de longue haleine

Quatre années de travaux. Des renouvellements de l'infrastructure. Une rectification de tracé. La mise sous tension électrique.

La suppression de 33 passages à niveau. Une desserte par automotrices Break triples... Les clients de la ligne 73 électri-

fiée ont gagné en confort et en temps (on parcourt Deinze - La Panne 11 minutes plus vite). Ils ont fêté ça les 8 et 9 juin.



De La Panne à Deinze, les gares et les trains se sont trouvés dans le viseur des professionnels: ceux - actuels - des médias, les futurs pros et même les pros du chemin de fer.

# Une vie professionnelle A 300 A L'HEURE

Comme certains de ses collègues, Willy Van Speybroeck vit maintenant une partie de son temps professionnel à 300 à l'heure. A 15 kilomètres de la frontière française, il dépasse Antoing pour contourner les cinq clochers de Tournai, et il "met les gaz". Paris n'est alors qu'à une bonne heure de voyage.

Willy était aux commandes du Thalys inaugural (le 23 mai) lorsque C'EST A DIRE est passé dans son poste de conduite. Quelques minutes... car les invités se pressaient en grand nombre pour voir défilier la ligne à grande vitesse.

Conduire le TGV, c'est un autre métier. "On repart à zéro. C'est un autre genre de conduite. Il faut, par exemple, s'habituer à l'absence de signalisation latérale, puisque tout est concentré dans le pupitre".



Willy van Speybroeck au "volant" du Thalys

Plus fatigante qu'avant, la conduite ? "Pas vraiment pour nous qui allons à Londres ou à Paris. Mais bien pour nos collègues français. Celui qui fait un Lille - Marseille, par exemple". Avis confirmé avec l'accent "Ile de France" par un conducteur d'essai de la SNCF également du voyage.

Et l'Eurostar ? "Vu sa longueur et son poids, l'Eurostar est moins performant. Le Thalys est plus court, transporte moins de voyageurs; c'est presque une voiture de sport par comparaison avec une familiale".

Les autres locomotives, c'est fini, pour les conducteurs grande vitesse ? "Non, il nous arrive encore de conduire d'autres trains, selon le service du jour. C'est d'ailleurs comme pour les voyageurs: Bruxelles-Paris direct ne se fait plus qu'en Thalys, mais pour Amsterdam ou Liège, il reste encore d'autres possibilités de choix".

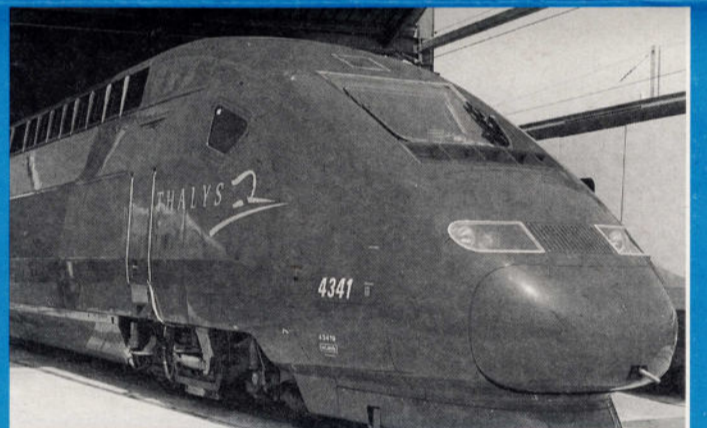
Et que préférez-vous ? Sourire, silence...

Tel quel, l'entretien a duré 6,25 kilomètres. Etonnant, non ?

## SAISI POUR VOUS

### Friskos, chocolats glacés !

Pendant tout l'été, sauf les jours maussades, entre Ostende et Bruxelles, à l'intervention de Restorail - qui a choisi un sous-traitant approprié - les voyageurs peuvent se payer une glace: calippo, frisko, magnum ou cornetto. Le service est proposé par de jeunes vendeurs qui usent au moins autant de leur sourire que de l'attrait du produit proposé pour séduire les clients. Réaction spontanée: dans le train d'Ostende, on n'a pas le ciné, mais c'est l'entracte en permanence !



Dans l'ordre de présentation: au-dessus, le Thalys actuel, évolution du TGV Réseau tricourant de la SNCF; en deuxième lieu: le Thalys définitif, dont la SNCF possèdera 7 rames pour assurer le service Paris-Bruxelles/Amsterdam/Cologne.



C'EST A DIRE est édité par le service des Relations extérieures, produit sur papier recyclé par l'imprimerie centrale et distribué par le factage général (code 99999:00). Pour donner votre avis: C'EST A DIRE SG 01.413, section 50, Bruxelles.

## PATRIMOINE

24/25 août: parlons de nous

Les 24 et 25 août, nous ouvrirons au grand public les richesses du patrimoine ferroviaire. Notre patrimoine (SNCF, depuis 1926) et celui de nos prédécesseurs, Chemins de fer de l'Etat et autres réseaux concédés. Le tout a été regroupé et donne le témoignage du chemin de fer d'hier, exposé dans le voisinage du chemin de fer de l'avenir.

Nous ouvrirons au public trois lieux de conservation de nos trésors: le musée de Bruxelles-Nord et les abris de La Louvière-Sud et Louvain.

Egalement au programme: des trajets en train vapeur entre Louvain, Bruxelles et La Louvière. Et des trajets de découverte des lignes anciennes: la 25, première ligne du réseau belge, et les 96, 94 et 92, voisines de la Ligne à Grande Vitesse, qu'on pourra ainsi longer et observer.

Pour toute info: Musée de Bruxelles-Nord, ☎ 02/224 62 79.



Toutes les gares de la ligne avaient largement ouvert leurs portes et organisé des animations.

Le ticket entre les deux gares extrêmes était gratuit. Et toute la région (autorités publiques, commerçants, habitants) s'est asso-

ciée à la fête. Sans oublier le soleil, auxiliaire optimal d'une telle organisation. Nos photos (en montage tout au

long des pages 1 à 4) donnent une petite idée de l'ambiance tout le long de la ligne.

Et ce n'est pas fini !



De l'animation, il y en a eu dans et autour des gares, qu'elles soient modernes ou d'un style plus ancien.



Et bien entendu aussi de la dégustation.

## EDICARGO: le pc remplace le papier

La lettre de voiture (marchandises) en papier est à deux doigts de disparaître. Indispensable contrat de transport, elle subsistera sous forme informatique. Edicargo est le logiciel développé par la SNCB pour gérer sur ordinateur l'administration des transports par train.

Plus sûre que le papier, l'électronique n'offre pas seulement un support pour le volet administratif des expéditions, mais encore une assistance intégrée. Le logiciel Edicargo mis au point par les informaticiens de la SNCB procure de beaux avantages:

□ l'établissement de la lettre de voiture est accéléré: l'ordinateur

complète lui-même nombre de cases "habituelles";

□ un processus de contrôle automatique réduit considérablement le risque d'erreurs;

□ les données sont transmises à la SNCB par liaison téléphonique;

□ le logiciel qui pilote l'utilisateur parle dans toutes les langues officielles de l'UIC (Union Internationale des Chemins de fer): anglais, français, allemand, néerlandais, italien;

□ le document réserve un espace confortable pour des données très précises sur le transport à réaliser.

Par le biais du même logiciel, les clients peuvent recevoir des avis générés par Raileasy (le système

de suivi individualisé des transports). Et bientôt, toute la facturation pourra suivre la même voie télématique.

### Au bout des tests

La SNCB achève actuellement une phase de tests menés avec l'active collaboration de quelques clients. Edicargo entrera ensuite en phase totalement opérationnelle.

Marina Pasque et Jan Van den Broeck sont les porteurs - et vendeurs - de ce projet au département marchandises.

Edicargo véhicule les échanges de données entre clients marchandises et SNCB. Et ce que nous vivons aujourd'hui n'est qu'un début: l'avenir nous réserve de nombreux développements.

## CARAD: au pays d'Albrecht Dürer



Quatre sourires, à la mi-juin, pour donner le départ à CARAD.

Il s'appelle CARAD. Une contraction de CARGO et des initiales d'un peintre et graveur célèbre: Albrecht Dürer. L'artiste était originaire de la région de Nuremberg. Notre train y va tout droit, pour y amener des marchandises dans les meilleures conditions.

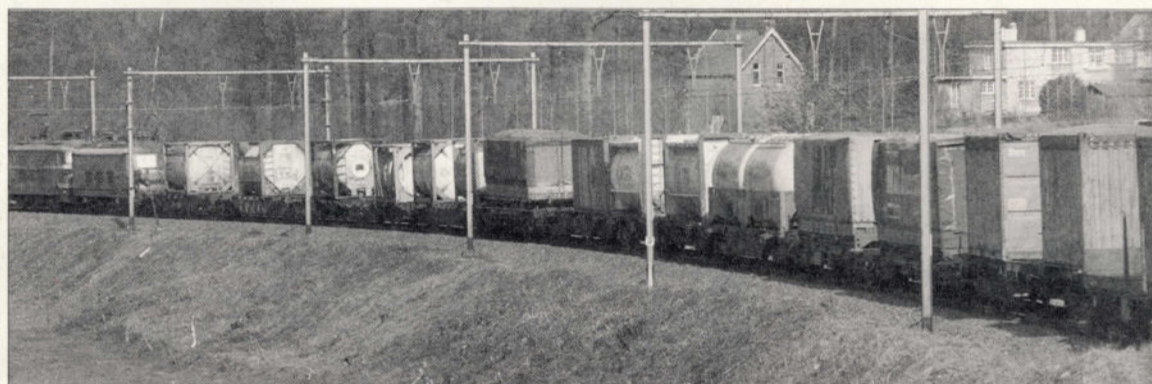
Ce train, la SNCB l'a "baptisé" à la mi-juin de manière solennelle en présence de clients directement intéressés.

C'est le sixième EurailCargo véritable de la gamme SNCB. Le sixième qui porte ce label de qualité parce qu'il répond bien

aux exigences: départ quotidien, rapidité, programmation sûre, délai de livraison garanti.

Autour des EurailCargo existent aussi des trains de qualité à destination lointaine qui n'ont pas reçu le label, le plus souvent parce qu'on n'est pas certain de pouvoir respecter le délai de livraison. C'est une qualité qu'on ne connaissait pas il y a dix ans: les délais annoncés (dans le contrat) doivent être fiables à une heure près. Sans quoi le client a droit à une indemnité.

Autour de Nuremberg, le CARAD dessert Bamberg, Regensburg, Bayreuth, Plattling, Augsburg... Et on lui a même prévu (sans le label dans ce cas) une antenne en Tchéquie ou au-delà.



La lettre de voiture est plus vite et plus facilement complétée. Son contenu est transmis par ligne téléphonique. Plus besoin d'aller porter les papiers à la gare même.

## CIRKELDUEK: Interferry développe sa capacité

L'important, pour un grand port, c'est de pouvoir "se débarrasser" rapidement des marchandises arrivées par la mer. Les opérateurs ferroviaires ont des atouts pour cela: ils expédient vite, en grande masse et à longue distance. Avec Cirkelduek, Interferry, parmi eux, gagne en importance à Anvers.

C'est au sud de la darse Delwaid qu'Interferry a implanté un nouveau terminal: Cirkelduek. Entre le terminal et la darse elle-même, Hessenatie et Noordatie sont les deux opérateurs portuaires: ils chargent et déchargent les porte-conteneurs transocéaniques. Ils développent sans cesse leur activité et doivent donc aussi trouver toujours plus de débouchés vers l'hinterland continental. Le terminal de 58.000 m<sup>2</sup> devrait pouvoir traiter

au moins 50.000 conteneurs par an et par grue-portique - la deuxième devrait être placée prochainement pour donner au terminal "sec" sa capacité annuelle de 100 à 125.000 boîtes.

Terminal "sec"? Oui, on peut le caractériser ainsi puisqu'il n'est pas lui-même au bord de l'eau. Tout comme le premier terminal d'Interferry, proche de la darse Churchill, il ne participe pas au chargement et au déchargement directs de navires.



Voisin de ses grands clients Hessenatie et Noordatie, le nouveau terminal est très accessible par la route et par le rail.

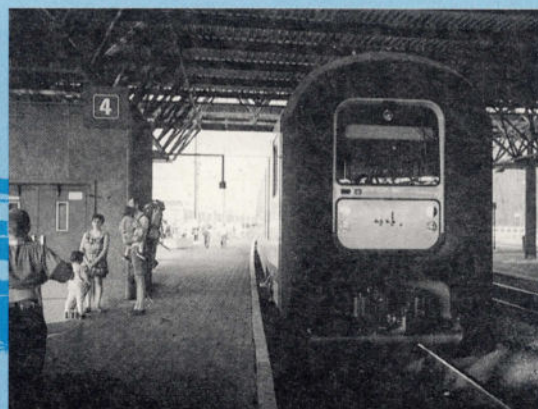
La campagne de promotion ne s'arrête pas à ce week-end vraiment exceptionnel. Elle durera jusqu'en 98, au lancement de la

nouvelle offre IC/IR remaniée en profondeur. Le but: bien familiariser les riverains avec le service offert sur la

ligne. Quels riverains? La population en général, bien entendu. Et sans doute spécifiquement les autorités locales, les médias et

les associations, qui sont à la fois de bons canaux d'information et des porteurs d'opinion. C'est une opération de longue

haleine qui a pour objectif essentiel d'intégrer toujours mieux la gare et le train dans le quotidien.



Aussi bien que de l'information sur les coulisses du chemin de fer et le nouveau matériel que les ateliers de construction commencent à livrer.

## OSTENDE-LILLE: TRAIN DIRECT

Depuis le 2 juin, Ostende bénéficie d'une liaison directe avec Lille trois fois par jour en semaine, deux le week-end.

Des études montrent qu'il existe un flux important de trafic entre la Flandre occidentale et la région Nord-Pas de Calais. SNCB et SNCF ont voulu prendre pied sur ce marché.

Pourquoi voyager entre Lille et Ostende ? Les raisons sont assez claires:

□ depuis un bail, l'administration de Flandre Occidentale fait dans le nord de la France la promotion du tourisme à Gand, Courtrai, Bruges et au littoral;

□ des contacts commerciaux sont établis de longue date entre les deux régions;

□ les habitants de la province flamande apprécient les correspondances TGV à Lille pour Paris, Londres et tout le réseau grande vitesse français. Pratique, puisqu'avec le nouveau train direct, Paris n'est plus qu'à trois heures d'Ostende.

Eric Vanbeckevoort, chef de gare d'Ostende, s'en explique: "Nos ventes de billets internationaux et en particulier Lille-Paris et Lille-Londres vont croissant. Mais le trajet d'Ostende à Lille était encore très souvent parcouru par un autre moyen de transport, à défaut d'une bonne liaison. Voilà pourquoi nous pensons qu'il existe un public pour notre train direct.

Maintenant, nous allons voir si cette liaison transfrontalière attire assez de clientèle (elle doit couvrir son coût, n'étant pas de service public) pour être maintenue, voire renforcée à l'horizon du nouveau service IC/IR en 1998".

### Promotion d'été

Le premier train - le 2 juin - a amené à Ostende une délégation lilloise. De quoi donner un coup de pouce à sa promotion dans les médias régionaux.

Lille a reçu une délégation ostendaise le 6 juillet, jour où était lancé le prix promo: demi-tarif, c'est-à-dire 260 francs en deuxième classe, d'application jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre. Un dépliant spécial a appuyé cette opération.



Eric Vanbeckevoort: "Il existe un public pour notre train direct".



Accueil en flons-flons pour le premier direct Lille-Ostende

### 65 voitures i11 domiciliées à Ostende

C'est à Ostende qu'est établi le domicile des 65 premières voitures i11. Chaque jour, 5 trains peuvent ainsi être formés pour effectuer cinq allers et retours

cédent contingent de M4. Malgré les perturbations dues à des *maladies de jeunesse*, les voyageurs et le personnel de la SNCB reconnaissent de grandes qualités à ce nouveau matériel. C'est bien ce qu'on espérait.

### FORMATION / SECURITE

## Les pompiers bien informés

Du 21 au 24 mai, en collaboration avec TRW (Transport Route Wagon, l'opérateur belge du transport combiné rail-route), nous avons organisé quatre journées d'information sur les transports de marchandises dangereuses. "Clientèle" de cette opération: les pompiers de Bruxelles.

Quatre groupes d'une vingtaine de participants très intéressés ont suivi un programme composé de deux grands volets:

□ la problématique du transport de marchandises dangereuses;  
□ le RID, le plan de secours de la SNCB, les obligations des expéditeurs, le contrôle et le suivi

par GEM (Gestion électronique du trafic marchandises).

A la partie théorique s'est ajoutée une partie pratique dans un wagon didactique de nos voisins hollandais.



La découverte du wagon-modèle sous le regard captivé des pompiers et de leur porte-parole bien connu par la télé.

# + 9 %

## Et on fera mieux !

Du 2 juin au 7 juillet, nous avons transporté 9 % de voyageurs de plus que l'an passé entre Bruxelles et Paris. Le taux d'occupation moyen des Thalys est de 68 %. Depuis l'ouverture des réservations, le 3 avril, on a vendu plus de 300.000 billets. La semaine du 1<sup>er</sup> au 7 juillet a

marqué un record: 52.763 clients ont voyagé à bord de nos trains Thalys.

C'est encourageant. Mais il faut encore progresser dans les objectifs et résoudre des difficultés qui subsistent dans la vente. Il reste donc du travail. Et une idée centrale: faire encore mieux.

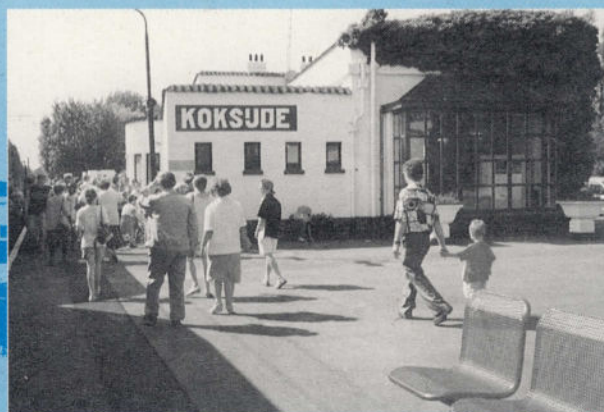
Première action fin juin: la promotion des trains touristiques Charleroi/Malines/Anvers - La Panne le samedi 29.

Et on prépare déjà:  
- une action carte train en automne 96;  
- l'ouverture début 97 de la ligne

de tram prolongée entre littoral et gare à La Panne. Tout cela est coordonné, pré-organisé et concrétisé à l'échelle de

toute la ligne. Et cette manière de faire de la promotion préfigure d'autres opérations à monter dans d'autres régions pour

rapprocher davantage le train de ses clients réels et potentiels.



La mer, quand il fait beau, est toujours un objectif tentant. Mais bon nombre de voyageurs ont préféré découvrir les gares de leur région.