

Transport public complet

Les dirigeants de la SNCB ont présenté la version définitive du plan IC/IR 98 entourés des plus hauts responsables du TEC et de De Lijn. Un véritable événement, devaient préciser ces deux derniers, en soulignant la qualité de la collaboration instaurée entre les trois sociétés.

Quelques anciens se souviennent peut-être de la présentation du premier plan IC/IR, en 1984. Les « patrons des bus » y étaient déjà. Mais la SNCV n'avait pas encore été régionalisée. Les commissions provinciales de transport et les projets d'optimisation des correspondances ont certainement inversé le processus de distanciation et facilité le rapprochement récent. En se déclarant prêtes à prendre davantage en compte toute la chaîne de transport, les sociétés régionales ont affirmé, avec les dirigeants de la SNCB, qu'elles ont foi dans un transport public complet, efficace et attrayant.

Les Bruxellois de la STIB, moins concernés par IC/IR 98, ne sont pourtant pas absents de ce rapprochement. On le verra en septembre lors d'une grande campagne de communication commune STIB/SNCB.

Une bonne information, la clé du succès

Le 24 mai, ça y était. C'était le lancement d'IC/IR 98. De nouveaux trains, de nouveaux horaires, de nouvelles habitudes pour tous. Voilà donc suffisamment de raisons pour lancer une campagne d'information et de publicité bien ficelée, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'entreprise.

LE 24 MAI, LE TRAIN CHANGE

La campagne IC/IR 98 est une campagne forte basée sur quatre images véhiculant une idée centrale: il existe vraiment une alternative aux embouteillages

quotidiens. Le but de ces messages est d'attirer l'attention du grand public sur notre nouvelle offre train.

Vous en avez certainement entendu ou vu un à la radio ou à la télé, et nous avons utilisé dès les premiers jours de mai des affiches de 36 et 16 m² et des surfaces dans les magazines et les quotidiens.

AVEC LE TEC OU DE LIJN

Les changements radicaux de l'offre train ont évidemment aussi une incidence sur l'offre des



bus du TEC et de De Lijn. Une collaboration a été mise en place avec ces sociétés, ce qui a également débouché sur une coopération pour les campagnes locales d'information. Quasi première dans l'histoire des transports publics belges !

Il s'est agi en pratique, pour la Flandre, d'un message publici-

diffusé sur les chaînes de télé locales, donnant une information concrète (numéros de téléphone) sur les services auxquels le client peut faire appel; des annonces ont paru dans les journaux régionaux. En Wallonie, la SNCB et les TEC se sont associés pour une campagne dans la presse "toutes boîtes".

Train + avion, avion + train

Notre aéroport national fut le premier au monde à disposer d'une gare (dès 1952 à Melsbroek et il y a 40 ans à Zaventem). Assez petit et peu propice à l'expansion, ce terminus de l'Airport-City Express a fait place à une nouvelle gare, mise en service fin mai.

Dans notre numéro 5/95, nous écrivions "Les travaux (de la nouvelle gare de l'aéroport national) ont commencé en avril et devaient aboutir à la mise en service dans le courant de 1998." Depuis le lundi 25 mai, c'est fait. La nouvelle gare de l'aéroport a été officiellement inaugurée. Cette ouverture coïncide avec le lancement d'IC/IR 98.

Vingt mètres sous le bâtiment de l'aéroport réservé aux passagers se trouvent aujourd'hui trois voies (deux auparavant) entourées de quais de 380 mètres de long (contre 80 auparavant).

Avec IC IR 98, il y aura 4 trains par heure au lieu de trois: deux liaisons avec Bruxelles-Midi, une avec Gand-Saint-Pierre - La Panne et une avec Mons - Quévy. Aux heures de pointe, il y a provisoirement un train de moins que ce qui était prévu, compte tenu de la saturation de la ligne

36 et des travaux TGV entre Bruxelles et Louvain. La gare de l'aéroport a gagné en confort et la liaison est un peu plus rapide qu'auparavant. En outre, désormais, plus de quarante gares belges bénéficient d'une liaison directe avec l'aéroport. Ce qui n'est pas rien !



INFORMATION PRATIQUE "TOUTES BOÎTES"

Les dépliants de gares et de lignes ont été complétés par une information concrète adaptée à une région ou une gare déterminée. Ces dépliants ont été distribués "toutes boîtes" dans le pays presque entier. Ainsi, tout Belge qui se déplace peut étudier l'alternative offerte par le train au problème des embouteillages quotidiens. Quelque 61 dépliants de lignes et 87 de gares différents ont été publiés; le tirage total a atteint plus de 8 millions d'exemplaires. Dans le courant de mai, on a pu en outre consulter dans les gares des affiches bleues mettant tous les voyageurs de passage au courant des nouveaux horaires. Après ça, qui n'aurait pas encore deviné que le 24 mai, l'offre train a été sérieusement modifiée et améliorée ?

NOTRE AVENIR

La campagne n'a pas seulement été menée à l'extérieur de l'entreprise, mais aussi parmi nous. Depuis plusieurs semaines déjà, C'EST A DIRE parle du plan IC/IR 98, et chacun a reçu l'édition spéciale consacrée aux nouveautés. Une affiche (avec laquelle nous ouvrons ce numéro) a été apposée dans les sièges de travail. Elle rappelle que l'adhésion au nouveau service est indispensable, car il s'agit de notre avenir à tous.

1997
VOYAGEURS
NATIONAUX: + 2,8 %
INTERNATIONAUX: + 3,3 %

PAGE 2

1997
WAGONS COMPLETS: + 3,5 %
ABX: + 18,3 %

PAGE 3

La SNCB recrute

PAGE 3

Antivol
LA PUCE QUI NE PIQUE PAS LES VÉLOS

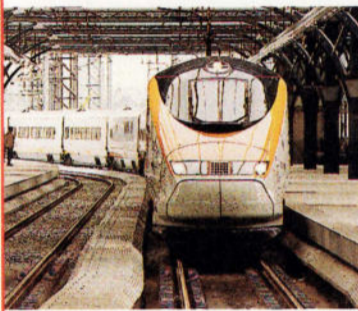
PAGE 4

FLASH

LES VILLES TGV A BRUXELLES-MIDI

Bruxelles est depuis décembre 97 "une ville à Grande Vitesse". Elle était donc toute désignée pour accueillir un séminaire de l'Association des "Villes Européennes de la Grande Vitesse", qui regroupe une trentaine de villes essentiellement françaises.

Ce 19 mai, une table ronde réunissait députés, maires, bourgmestres, responsables de l'urbanisme de ces villes et spécialistes ferroviaires autour du thème de l'évolution des infrastructures de Bruxelles-Midi et de son intégration dans la ville.



INTER FERRY BOATS

Le 26 juin, Ferry-Boats fêtera son 75e anniversaire. Cette journée sera l'occasion de présenter officiellement la nouvelle société Inter Ferry Boats (IFB) à Bruges. IFB est le fruit de la fusion des filiales de fret Interferry, Ferry-Boats et la division "chemin de fer" d'Edmond Depaire.

13 JUIN : CHARLEROI

Le 13 juin, les services d'ABX Charleroi seront transférés dans leur nouveau bâtiment de la localité d'Houdeng-Goegnies (région de La Louvière). Le centre de Charleroi ne sera pas le seul à se voir installé dans de nouveaux murs: Hasselt, Malines, Gand et Liège suivront prochainement.

L'IC S'ARRÊTE À ANVERS-SUD

Pendant la durée des travaux effectués à Anvers-Central, l'IC Ostende - Anvers-Central s'arrêtera en gare d'Anvers-Sud les jours ouvrables.

Cet arrêt supplémentaire n'était pas initialement prévu dans le nouveau plan IC/IR. L'initiative sera évaluée après un an.

1997

La SNCB change et progresse sur tous les plans

La SNCB a vécu en 97 une évolution fondamentale qui a mobilisé toutes les ressources de l'entreprise et motivé des efforts qui sont la clef d'un avenir plus sûr. L'étude de réorganisation en centres d'activités et de services a été menée à bien et nous mettons en place, depuis le 1^{er} janvier 98, une structure où l'esprit d'entreprise et le sens de la responsabilité peuvent plus amplement s'exprimer à tous les niveaux.

En 97, nous sommes entrés concrètement dans le club de la grande vitesse. Nous avons poursuivi simultanément notre ambitieux programme de modernisation des infrastructures et des produits. Nous avons conclu un deuxième contrat de gestion avec l'Etat. Ce document compte un important chapitre sur les relations avec nos clients et prévoit une offre de trains supérieure à l'exigence initiale de l'autorité garante du service public. C'est un vrai programme de redéploiement, qui prend cours ce 24 mai 98.

En 97 aussi, avec les opérateurs des pays voisins, nous avons créé le premier corridor européen réservé aux transports de fret. Nous avons pu atteindre l'équilibre dans le domaine des messageries. Et nous avons préparé le remodelage d'une partie du groupe de sociétés filiales actives dans le secteur des marchandises, pour constituer deux ensembles opérateurs forts, bien armés, de haut niveau professionnel, prêts à jouer un rôle significatif sur le marché international.

Ces changements n'ont pas échappé à la clientèle. La progression enregistrée dans tous les domaines d'activité de la SNCB au cours de 97 le prouve bien. Nous affrontons les défis de l'avenir en proposant une autre manière de voyager et de transporter. Nous retrouvons ainsi progressivement auprès de la population la confiance perdue peu à peu à l'époque où le kilomètre d'asphalte semblait l'unique préoccupation des décideurs.



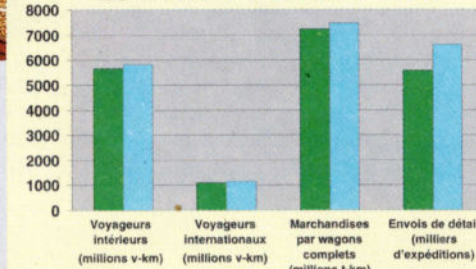
Un bilan financier positif

Les comptes annuels 1997 de la SNCB présentent un total bilantaire de 395 milliards de francs et se clôturent par un **bénéfice**, hors prélèvements et transferts aux réserves immunisées, de 3.038 millions de francs (2.182 millions de francs en 1996). Pour l'ensemble du groupe SNCB (avec filiales), le boni s'élève à 3.305 millions de francs contre 2.197 millions de francs en 1996.

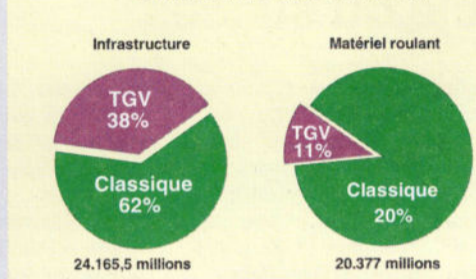
LES HAUSSES:

- le transport de **voyageurs** s'établit à 6.984 millions de voyageurs-km (+ 2,9 %) et 16.433 millions de francs (+ 6 %);
- le transport de **marchandises** par wagons complets s'élève à 7.465 millions de tonnes-km (+ 3 %) et à 11.377 millions de francs (+ 4,1 %);
- **ABX transport** réalise un chiffre d'affaires de 2.706 millions de francs (+ 14,9 %) et le nombre d'expéditions croît de 18,3 %.

Le trafic en 1996 et 1997



Les investissements

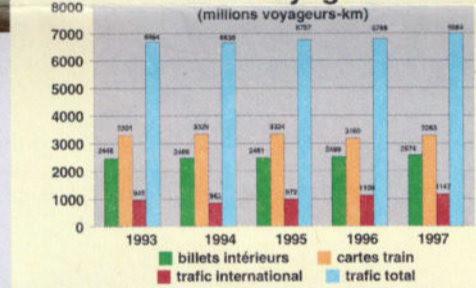


Voyageurs: courbes ascendantes



PRINCIPALES HAUSSES
 Nombre de voyageurs: + 1,3 %
 Voyageurs-km: + 2,9 %
 Produits tarifaires: + 6,2 %

Trafic voyageurs



Le trafic des **billets à prix plein** a connu une forte hausse: + 10,7 % en voyageurs-km et 15,5 % en produits.

La progression dans les **formules spéciales**:

- Pass: + 6,7 % par rapport à 96;
- billets Week-end: + 6,3 %;
- B-Excursions et Evénements: + 13,4 %;
- billets "Un jour à la mer/en Ardenne": + 25 %;
- formules promotionnelles de fin d'année: + 63,8 %;
- carte train Railflex (travailleurs à temps partiel): + 72 %.

GRANDE VITESSE

Le transport international de voyageurs a réalisé une recette globale de 3.755 millions de francs (+ 5 %). Le trafic à grande vitesse (Thalys et Eurostar) représente désormais 38 % des recettes et 46 % du trafic (contre 23 % et 28 % en 1996).

Thalys a connu en 1997 sa première année opérationnelle complète. Le tra-

fic total atteint 406 millions de voyageurs-km. De juin à fin décembre, la progression du nombre de v-km est de 22 % par rapport à la même période en 1996.

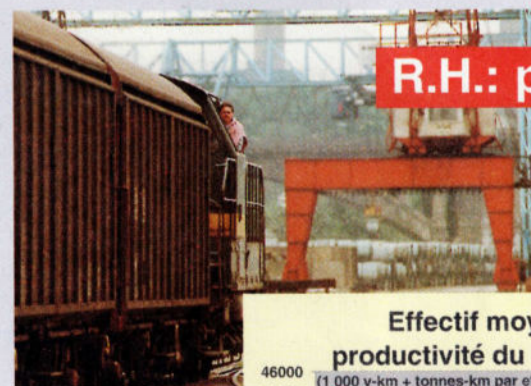
Au cours de 1997, Eurostar a transporté 117 millions de voyageurs-km (+ 16,5 %).

Les produits sont en hausse de 11,2 %.

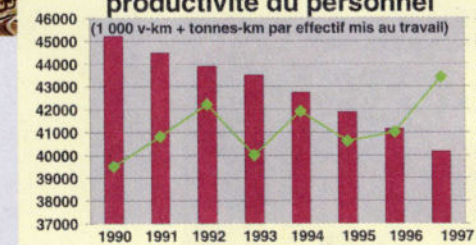
Deux nouveaux produits ont vu le jour au 1^{er} juillet 1997:

- le "Pass 9+": dix trajets simples au choix en 2^{ème} ou en 1^{ère} classe pour respectivement 2.050 francs et 3.160 francs à condition de partir après 9 heures du matin;
- carte ozone "10 pour 8", offre de 10 trajets simples pour le prix de 8.

R.H.: productivité en hausse



Effectif moyen et productivité du personnel



1.552 membres du personnel ont quitté la Société en 1997, parmi lesquels 673 sont partis en congé de préretraite. Par ailleurs, 1.142 nouveaux collaborateurs ont été recrutés.

Au 31/12/97, la SNCB comptait 40.232 agents rémunérés, dont 443 personnes détachées dans des organismes extérieurs. Parmi eux, 2.521 agents travaillaient volontairement selon un régime de travail à temps partiel.

La productivité par agent atteint 434 milliers d'unités kilométriques transportées (v-km + t-km), soit une progression de près de 6 % par rapport à 1996.



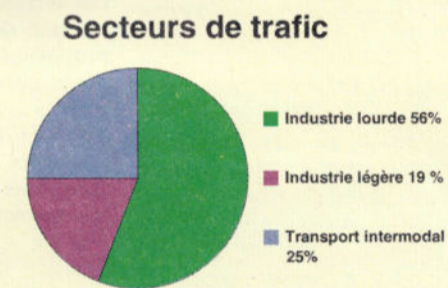
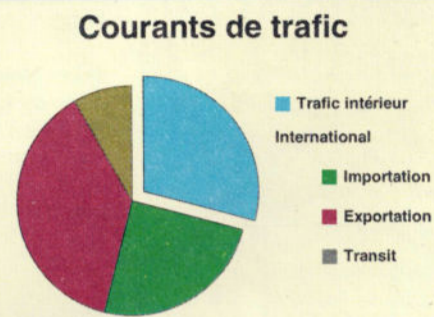
Marchandises: la reprise

Produit tarifaire des transports par wagons complets: 11.502 millions de francs, en hausse de 4,0 % par rapport à 1996.

L'industrie lourde est toujours le secteur de base de l'activité: 56 % des tonnages kilométriques transportés et 53 % de ses produits. Parmi les hausses appréciables: le transport de produits métallurgiques vers la France (+ 39 %), l'Allemagne (+ 17 %), les Pays-Bas (+ 108 %), le Grand-Duché de Luxembourg (+ 18 %), en transit (+ 45 %) et en trafic intérieur (+ 29 %).

A l'inverse de l'industrie lourde, très liée à la conjoncture et susceptible de peu de développements, l'industrie légère représente un potentiel de croissance pour la SNCB. Globalement, elle fournit 19 % des tonnages kilométriques transportés et 32 % des recettes.

La reprise perceptible dans l'industrie s'est manifestée plus que proportionnellement dans le transport combiné qui a constitué, en 1997 encore plus que dans les années précédentes, le principal pôle de croissance du trafic (25 % du total des tonnes-kilomètres, contre 22 % en 1996).



La SNCB recrute en permanence



Les départs naturels doivent être compensés dans une certaine mesure (à concurrence d'un tiers environ) pour faire face aux nécessités du service. Il faut aussi prendre en compte la réduction du temps de travail hebdomadaire (37 h en 1997 et 36 h dès 1999). En additionnant ces deux volets, on peut estimer que de 1996 à 2005, la SNCB aura recruté plus de 5.000 agents nouveaux.

Les besoins se manifestent principalement dans 5 secteurs: le mouvement, l'accompagnement et la conduite des trains, les fonctions techniques et l'accueil.

Une planification a été étudiée pour tenir compte de l'ampleur des départs. A l'heure actuelle, la SNCB recrute au rythme moyen de 3 agents par jour. On peut donc compter que plus de 1.000 personnes auront trouvé un emploi dans notre entreprise en 1998.

A la recherche des vrais de vrais

Nous ne le remarquons pas toujours, mais ça change beaucoup dans notre entreprise. Les séances d'information pour futurs accompagnateurs de train en sont un bon exemple. Depuis plus d'un an, les aspirants-accompagnateurs de train sont invités, avant de commencer les épreuves de recrutement, à des séances d'information sur la profession. Des transparents, deux films, des exposés présentés par des responsables PS, des instructeurs des centres régionaux de formation, des accompagnateurs de train eux-mêmes, rien n'est laissé au hasard pour expliquer de A à Z cette profession très spécifique au chemin de fer. Et les candidats peuvent poser autant de questions qu'ils le souhaitent. Résultat: un bilan positif pour les deux parties. Les candidats savent parfaitement ce qui les attend; pour ces postes importants - ils sont pour la clientèle le visage de l'entreprise - ne restent finalement que les vrais de vrais, qui veulent vraiment faire ce métier.

UN BUREAU ORGANISATEUR
La commission centrale d'examen organise toutes les épreuves nécessaires: les épreuves écrites (sélection, passerelles internes, recrutement...) et les épreuves orales (on parle de plus de 2.500 candidats en avril-mai-juin).

Autre mission de ce même bureau: informer nos agents et le public des propositions et des possibilités offertes. Dans cette perspective, elle poursuit un effort d'information soutenu dans les écoles et lance des avis dans la presse générale.

Son objectif est bien de toucher le public le plus large possible. Aussi, elle table également sur c'est à dire. Il est en effet probable que les lecteurs puissent faire circuler l'information autour d'eux et toucher des candidats potentiels à qui les autres informations auraient échappé.

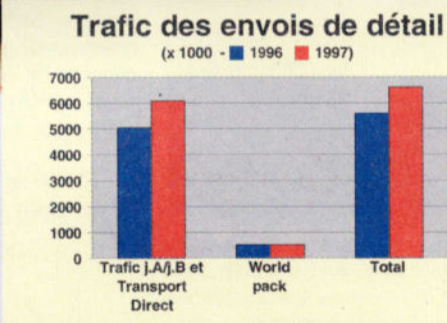
Alors, c'est dit, vous trouverez désormais dans nos colonnes - comme ci-dessous - une rubrique mensuelle qui fera le point des possibilités offertes.



Messageries: le boom

ABX transport a battu en 1997 tous ses records de volume d'activités et de recettes. Nombre d'envois: 6.691 millions, soit 17,45 % de plus. Chiffre d'affaires: 2,87 milliards de francs, en hausse de 14 %. Bénéfice: 55,4 millions; "cash flow": 200 millions.

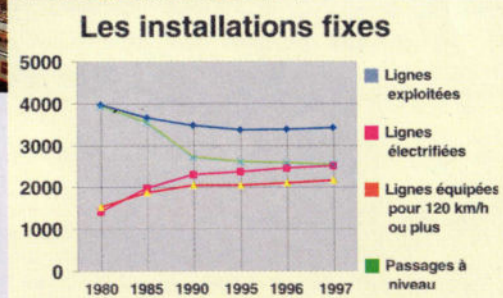
Le 1^{er} décembre 1997, une mise en commun de certaines activités non-ferroviaires de la société Depaire a complété les services proposés par ABX. Trois produits en sont issus:
- le courrier Express par Thalys et Eurostar;
- l'activité logistique;
- ABX Overseas en transports maritime et aérien.



Le réseau toujours plus moderne

Dans les voies principales, y compris pour les lignes à grande vitesse, on a posé 209 km de rails, 438.782 traverses et 120 appareils de voie. Le ballast a été renouvelé sur 256 km de voie. 77 % des voies principales sont équipées de rails longs soudés. 73 % des lignes sont électrifiées.

Dans le cadre de l'amélioration de l'accueil de la clientèle, 1997 a vu le lancement ou la poursuite de divers chantiers, notamment à La Louvière-Sud, Ottignies et Welkenraedt, Gand-St-Pierre, Louvain, Louvain-La-Neuve et Namur.



LA SNCB RECRUTE

Actuellement, on recrute en permanence des accompagnateurs de trains du rôle linguistique français. On recrute aussi des aspirants-conducteurs de trains pour le rôle néerlandais uniquement (le nombre de candidatures étant suffisant côté francophone). Les candidats doivent être diplômés de l'enseignement secondaire supé-

rieur général, technique ou professionnel. Les étudiants de dernière année peuvent s'inscrire.

Informations et candidatures:
SNCB
Commission centrale d'examen
85 rue de France
1060 Bruxelles
Tél. 02/525 35 42

Une affaire de communication

Apprendre les langues aux conducteurs de train qui franchissent désormais les frontières et roulent sur un territoire voisin, c'est élémentaire.

Ainsi, ils peuvent communiquer avec le dispatching. Mais le vocabulaire enseigné ne prévoit pas tous les cas possibles...



Nouvel antivol pour vélos



Le vol de vélos ? Un véritable fléau un peu partout, notamment dans nos gares. C'est la raison pour laquelle, un millier de râteliers à vélos équipés d'un système antivol seront bientôt proposés à Malines, Anvers-Central et Gand-Saint-Pierre.

Ce système fonctionne d'une manière simple. Le client achète à la gare une carte à puce. Celle-ci lui donne accès au dépôt

surveillé et lui permet de bloquer le cadre de son vélo. Pour obtenir la carte électronique, il paie une garantie de 200 francs, qui lui est restituée s'il la rend intacte. La carte peut être rechargée à la gare, ce qui n'est pas sans rappeler le système de la carte Proton. Ajoutons que ce nouveau service est offert sans augmentation du prix de dépôt des deux roues.



“Ne ratez pas le TRAIN pour réduire le CO2”



C'est sous ce titre évocateur que la Communauté des Chemins de Fer Européens vient d'éditer une brochure traitant du dilemme entre les transports et l'environnement.

Pour améliorer la qualité de vie, l'Union européenne s'est fixé l'objectif de réduire de 8% les niveaux d'émission de CO2 d'ici 2008-2012. Et seul le développement des moyens de transport ne générant pas ou peu d'émissions permettra la stabilisation du CO2. Le rail constitue un bon

élément de réponse, il reste le mode de transport terrestre collectif le plus propre et le plus économique en termes énergétiques. Les chemins de fer doivent affirmer leur rôle: attirer de nouveaux utilisateurs et renforcer leur présence sur le marché des transports.



POUR EN SAVOIR PLUS:
Brochure disponible en français et en anglais: Communauté des Chemins de Fer Européens
tél.: 02/ 525 90 70

LGV / E40: parallélisme entre Bruxelles et Liège



Louvain va vivre des travaux importants liés à la grande vitesse. Nous vous en avons parlé dans notre précédente édition. D'autres travaux importants sont déjà en cours entre Louvain et Liège. Sur le tronçon qui nous intéresse ici, deux infrastructures majeures se mettent en parallélisme parfait.

La ligne à grande vitesse de la branche est longera l'autoroute E 40 Bruxelles-Liège jusqu'à hauteur de Fexhe-le-Haut-Clocher où elle rejoindra la ligne 36 Bruxelles-Liège avec laquelle elle se confondra.

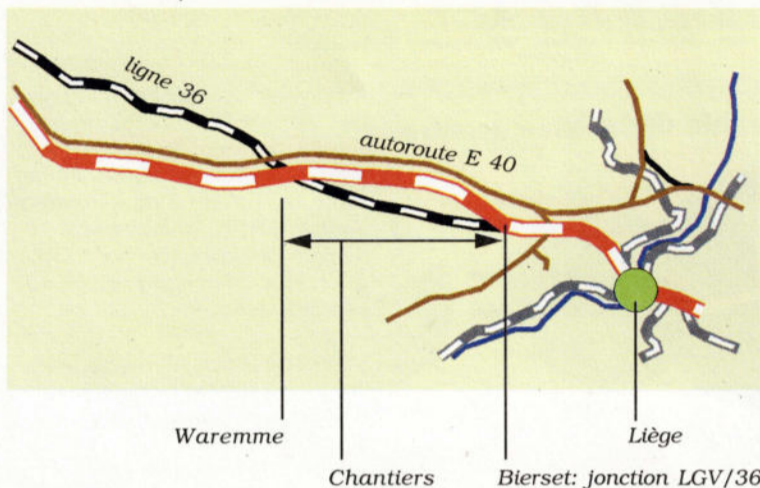
Des travaux de deux types sont nécessaires à l'installation de cette nouvelle ligne: la modification des ouvrages d'art existants et la réalisation de la plate-forme. Le gabarit des ponts sera

adapté au nouvel aménagement des voies. La plate-forme sera réalisée selon des techniques modernes similaires à celles mises en œuvre pour la LGV entre la frontière française et Bruxelles.

DÈS 1996

Des travaux ont débuté en 1996 entre Fexhe-le-Haut-Clocher et Ans. En septembre 97, c'était entre Berloz et Waremme. Puis doivent arriver dans l'ordre ceux de Remicourt-Crisnée-Awans, de Landen-Berloz et ceux de Hélécinne-Lincinet dans le courant de 1998.

Entre Hélécinne et Crisnée, le tracé de la ligne est parallèle à celui de l'E 40. Deux chantiers sont actuellement en cours sur cette partie de la LGV vers Liège: à Waremme et à Fexhe-Ans.



Pont de la rue de la Costale à Waremme. "Cassé" fin novembre 1997. Reconstitué très bientôt.



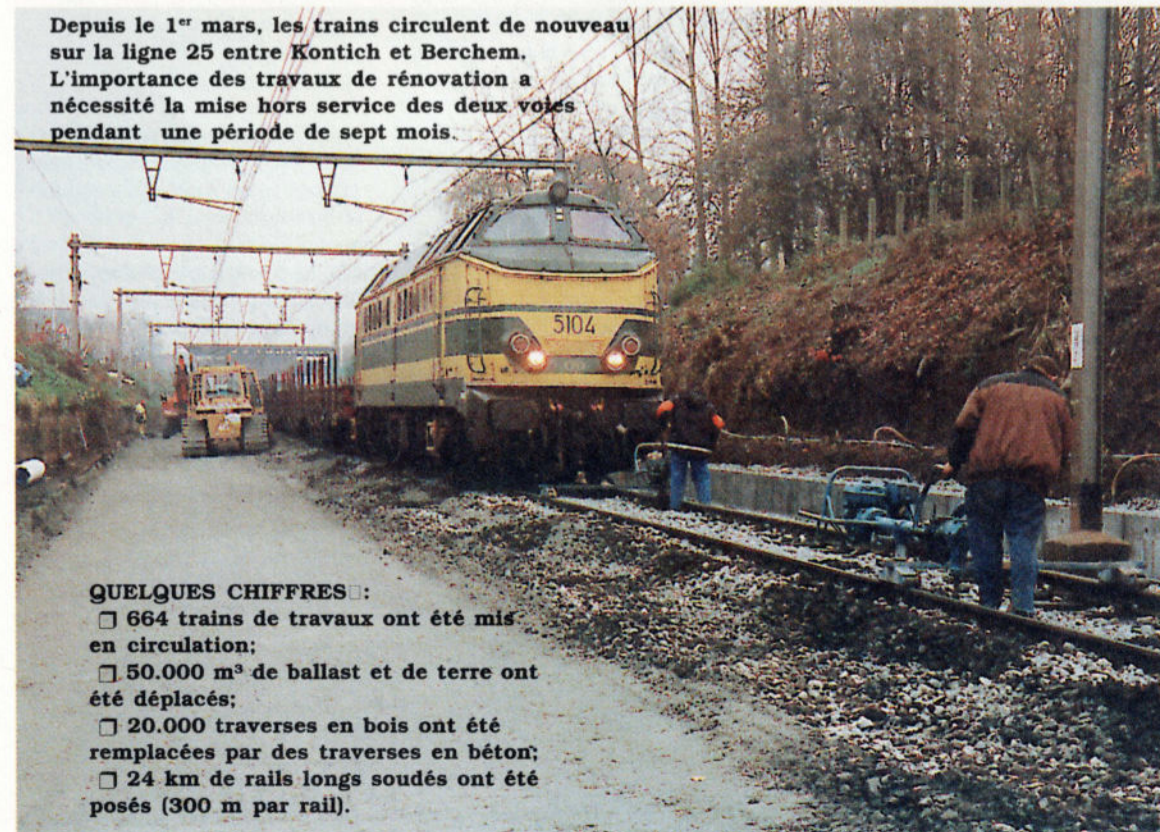
BERLOZ / WAREMME: HISTOIRES DE PONTS

Les terrassements et la construction des ouvrages d'art ont commencé voilà 7 mois. Les ponts autoroutiers et bretelles d'accès à l'E 40 doivent être modifiés. Certains ponts seront prolongés pour enjamber la nouvelle ligne. D'autres, plus vétustes, devront être complètement démolis et reconstruits pour s'adapter à la nouvelle infrastructure. C'était déjà le cas pour le pont de Gingelom détruit le week-end du 18 avril.

FEXHE / ANS: JONCTION LGV/36

Depuis avril 1996, les travaux se poursuivent entre Fexhe-le-Haut-Clocher et Ans. L'objectif de ces travaux est double: d'une part, moderniser la ligne existante et d'autre part, préparer la jonction de la ligne TGV avec le réseau classique. Le tracé de la LGV longe l'autoroute jusqu'à hauteur de Crisnée. Ensuite, il redescend vers le sud pour se coller à la ligne 36 Bruxelles-Liège et continue en site propre jusqu'à la gare de Ans.

Le TGV à sa vitesse de pointe est attendu à Liège en 2002.



Depuis le 1^{er} mars, les trains circulent de nouveau sur la ligne 25 entre Kontich et Berchem. L'importance des travaux de rénovation a nécessité la mise hors service des deux voies pendant une période de sept mois.

QUELQUES CHIFFRES :

- ☐ 664 trains de travaux ont été mis en circulation;
- ☐ 50.000 m³ de ballast et de terre ont été déplacés;
- ☐ 20.000 traverses en bois ont été remplacées par des traverses en béton;
- ☐ 24 km de rails longs soudés ont été posés (300 m par rail).

DANS LA PRESSE. DANS LA PRESSE. DANS LA PRESSE.

Dans le Gazet van Antwerpen du 15/4/98

Les trains de nuit ne sont pas en repos

«Le train de nuit est toujours une formule suivie. A destination de la Côte d'Azur, le TGV l'a un peu supplanté. Mais il a toujours de l'avenir, en hautes saisons, d'été et d'hiver, sur des itinéraires déterminés. Les trains-autos, par exemple, ont gagné 30% de clientèle en 1997. Cette évolution est due pour une part très importante au niveau de qualité du service offert. Et je veux souligner que nous avons la volonté de progres-

ser toujours plus sur ce terrain.»

Cette déclaration de Léo Pardon, administrateur-directeur, nous rappelle que de Belgique, des trains de nuit partent quotidiennement vers la Suisse (Bâle, Berne, Brigue, Zurich et Coire), l'Italie (Milan), l'Allemagne (Hambourg, Berlin et Munich) et l'Autriche (Linz et Vienne). En été et en hiver, d'autres destinations s'y ajoutent.



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: UCC CO SNCB (sauf indication contraire).