



A lire dans
cette édition



Arlon fait du
propre !
> page 3



B-Cargo en
mouvement
> page 4



Quai 44 : tout
le monde
embarque
> page 5

Magazine du personnel de la SNCB



SNCB - 75ÈME ANNIVERSAIRE



Visite royale à la SNCB septuagénaire

Dans le cadre du 75ème anniversaire de la SNCB, Leurs Majestés le Roi Albert II et la Reine Paola ont effectué le 6 septembre dernier une visite à Anvers-Central, Liège-Guillemins, Louvain et Schaerbeek.

Programme chargé que celui de la visite royale dans plusieurs de nos gares. Nos Souverains se sont rendus à Anvers, Liège et Louvain pour y découvrir l'avancement des travaux en cours.

A Anvers-Central, ils ont été informés sur la construction de la jonction nord-sud qui courra sur 3,8 km entre Berchem-Anvers et Luchtbal. En 2006, Anvers-Central comptera 14 voies réparties sur trois niveaux et pourra mieux répondre à l'accroissement du trafic en ville.

A Liège-Guillemins, l'architecte Santiago Calatrava a eu l'occasion de présenter à nos Souverains l'importance de la nouvelle gare des Guillemins, "sa plus belle gare". Dès 2005, lorsque s'achèveront les travaux, la cité mosane disposera d'une gare et d'infrastructures adaptées aux trafics national et international. Liège ne sera plus alors qu'à 48 minutes de Bruxelles. A Louvain, le chantier de la gare a été présenté aux Souverains, ainsi que les travaux en vue du futur réseau express régional (RER). La journée s'est achevée à Schaerbeek, où Leurs Majestés ont visité les somptueux trains royaux de Léopold II et III jadis utilisés par les membres de la famille royale.

Pour effectuer ces différentes visites, les Souverains se sont déplacés à bord du matériel roulant le plus récent: voitures i11 tirées par une loco série 13 et nouvel autorail AR 41.

Pour la Reine: les fleurs de la fille du sous-chef

Jessie Leysen, 8 ans, devait offrir des fleurs à la Reine. Elle l'a fait - timidement - sous le regard de son papa Stefan Leysen, sous-chef d'Anvers-Central qui, à l'occasion (par exemple



en cas de maladie), remplace les (sous)chefs de gare de la Région d'Anvers. "La SNCB m'a demandé de confier cette mission d'accueil à Jessie. J'en ai été très honoré. Une chance pareille n'arrive qu'une fois dans une vie. Je n'ai rien pu dire à mes collègues avant la visite. Ils ont donc été surpris, mais enthousiasmés".

Les copines de classe de Jessie (de son école de Hulst, aux Pays-Bas) en sont aussi restées baba. Et pour Jessie elle-même, c'est une inoubliable expérience, dont elle tire quelque fierté.

Stefan Leysen: "Tout est allé très vite, dans une ambiance un peu survoltée. Mais nous avons été bien aidés. Et par après, Jessie a reçu un beau montage floral qui a ensoleillé la maison". Père et fille conservent un agréable souvenir de la visite royale. Tous deux sont fiers d'avoir pu, fut-ce seulement quelques dizaines de secondes, rencontrer le Roi et la Reine.



Dans nos prochaines éditions:

- un panorama sur le plan d'investissements 2001-2012
- l'Euro à la SNCB (toutes les opérations de la fin d'année)
- et un dossier "conducteurs"

Thalyscope: rendez-vous chaque mois avec les clients



Thalys International, opérateur de la grande vitesse ferroviaire entre cinq pays voisins, entend soigner sa clientèle. Il lui propose depuis le 21 septembre un mensuel de détente et d'info sur un concept nouveau et plus ciblé encore.

La société Textuel a reconçu pour Thalys International le magazine dont les clients de Bruxelles-Paris à grande vitesse ont connu la première vie. Ce concept nouveau, les promoteurs l'ont voulu "fast & fun", addition d'articles qui abordent l'art, le business, les événements et l'ordinaire (hôtels, restaurants, shopping) du touriste ou du professionnel en déplacement de travail.

Thalyscope présente ainsi, en quatre langues, l'actualité de Paris, Bruxelles, Amsterdam et Cologne, les quatre pôles de base de l'étoile Thalys, ainsi que des informations sur le produit et le service train à grande vitesse. Il est à cet égard aussi complet que possible. Et sélectif, pour une clientèle curieuse, pressée, cultivée et grande consommatrice d'information. Il veut être désormais un rendez-vous mensuel attendu des clients Thalys, tiré à 90.000 exemplaires et distribué à bord des trains.

Croissance à grande vitesse

En cinq ans d'existence, Thalys a développé son réseau et étendu son offre de façon continue. De 7 au départ, le nombre de grandes destinations est passé à 30. Et les perspectives sont à l'accélération des voyages.

Jean-Philippe Dupont et Michel Jadot, le duo franco-belge qui dirige Thalys International, a profité de la présentation du nouveau Thalyscope pour définir le profil futur de l'offre Thalys. Aux 30 destinations actuelles va s'ajouter un Bruxelles-Francfort, qui prendra 2 heures 40 lorsque toutes les infrastructures nouvelles seront achevées. De nouveaux points de desserte s'ajouteront aussi dans le sud de la France.

A court terme, les voyageurs devraient bénéficier de deux liaisons Bruxelles-Paris (et Paris-Bruxelles) toutes les heures. Et à plus longue échéance on annonce des temps de trajet de 3 heures pour Paris-Amsterdam et Paris-Cologne, avec une fréquence accrue sur ces deux relations.

Entre Bruxelles et Paris, le train a d'ores et déjà acquis une part de marché de 60 %, que les patrons de Thalys espèrent encore augmenter.



Une dynastie chez les "Hurlus"

C'est dans une jolie maisonnette mouscronoise que la rédaction de notre magazine a rencontré une famille de cheminots bien sympathiques. Le seuil franchi, l'émerveillement est total. Passionné par les horloges, Jean-Michel Rogé en possède une belle collection tandis que madame entretient avec tendresse une multitude de variétés de fleurs.

Jean-Michel Rogé et son fils Christian égrenent pour nous des souvenirs de la SNCB. De père en fils, depuis leur arrière grand-père, les Rogé n'ont jamais cessé d'occuper un poste aux chemins de fer. Ils comptent quatre générations et ne sont pas prêts d'en rester là. Avec quatre fils, Christian espère bien en avoir un qui sera contaminé par le virus du rail.

Tout part d'en haut

Il y a eu Rémy Rogé, l'ancêtre, qui a fait ses débuts au Nord Belge dans les années 1910 en tant que poseur de voie. Le ton était donné : son fils Michel entra quant à lui en 1922 comme forgeron-ajusteur à Mouscron avant une suppression qui allait le mener à Mons et ensuite à Courtrai au service Electro-Signaux. Son travail, disparu à l'heure actuelle, consistait à entretenir les poulies des signaux à palettes ainsi que les sémaphores. Chose curieuse, il entretenait également les pompes du château d'eau de Mouscron, qui approvisionnait en eau les machines à vapeur.

Jean-Michel : toute une histoire

A l'aube d'une carrière passée à la SNCB, Jean-Michel a connu l'école de signalisation des chemins de fer qui se trouvait boulevard du Triomphe à Etterbeek. Après ses moyennes inférieures, son papa lui conseille de rentrer à la SNCB et de suivre les cours pratiques et théoriques d'électro-mécanicien. C'est ainsi qu'à 16 ans, il entre à la SNCB pour suivre ces cours dispensés en ce temps par des contre-maîtres et des chefs de section. L'examen d'entrée était sélectif, il fallait

20 candidats de rôle linguistique francophone et 20 candidats de rôle linguistique néerlandophone. Ces cours étaient rémunérés, ce qui apportait un certain charme surtout que les montants étaient dérisoires : 25 francs par jour la première année, 35 francs la deuxième et 55 francs la dernière année. Le diplôme obtenu après trois années de cours sera par ailleurs reconnu par l'Etat en 1973. L'école terminée, il commence sa carrière professionnelle à la brigade de téléphonie à Mons. "J'ai toujours travaillé à la téléphonie et j'ai aimé l'esprit de camaraderie de la brigade. Nous étions 7 à 8 hommes pour monter les lignes aériennes. Pour ce faire nous devions compter les uns sur les autres pour effectuer un travail de qualité et de précision. C'est plus tard que voulant me rapprocher de mon domicile, j'ai obtenu une mutation pour Tournai. Avec l'évolution des technologies, j'ai de nouveau suivi en 1958 des cours de téléphonie automatique. Je n'ai jamais eu à me plaindre de la formation à la SNCB. On m'a toujours donné l'occasion de m'adapter aux nouveautés", déclare Jean-Michel.

"Je suis entré aux chemins de fer parce que mon père et surtout ma mère auraient été fâchés que j'abandonne une place sûre. Pourtant, avant la révision barémique de 1973, la vie était dure pour les cheminots quand on comparait les salaires avec le privé. Je suis actuellement pensionné depuis 1988 et je suis fier d'avoir traversé aussi bien ma vie professionnelle malgré la perte douloureuse d'un de mes deux fils, Guy, qui a travaillé également à la SNCB en tant que commis de factage à la gare de Mouscron jusqu'en 1995. Je suis tellement bien dans ma peau que je m'occupe tous les jeudis d'un groupe musical, 'Le Senior

Musique Club de Mouscron' dans lequel je joue de la clarinette. Et tous les mardis après-midi, je suis secrétaire et barman d'un club de joueurs de cartes pour pensionnés", conclut Jean-Michel.

Le dernier des "Hurlus"

Christian fait partie de la quatrième génération de cette dynastie "hurlus" - "hurlus" : bandits hurlleurs qui pillaient la région de Picardie.

Après avoir passé des examens à l'ONEM, à la douane, à la poste, dans différentes firmes privées, Christian a finalement choisi la SNCB. Le job n'était pas trop mal payé et puis le papa l'a "à peine influencé". Il s'est ainsi retrouvé comme rédacteur au CMR de Mons avant de passer rédacteur des recettes en gare de Tournai afin de se rapprocher - une fois de plus - de son domicile. Petit coup de chance dans sa carrière, nous raconte-t-il : "J'ai également travaillé au centre routier de Tournai. Lorsque les centres routiers ont été repris par ABX, j'ai choisi de rester sur place et contrairement à mes anciens collègues qui ont dû s'en aller, j'ai eu



L'opportunité de ne pas devoir changer de gare", conclut-il.

L'aîné de ses fils s'est inscrit à plusieurs examens à la Société. Il a trouvé plus rapidement du travail dans le privé. Christian espère quand-même (comme son père autrefois) qu'il se décidera un jour "à retrouver la bonne voie". Et puis, il en reste encore trois à guider dans leur avenir.

Du monde chez les cheminots depuis quatre générations.



Profusion de fleurs cet été à Tirlemont

En été, de nombreuses gares se parent de superbes décorations vertes et florales. La gare de Tirlemont a ainsi vu fleurir pas moins de 900 pétunias, géraniums, bégonias, etc. Ce spectacle n'a pas seulement été apprécié des cheminots et des voyageurs : on y a en effet régulièrement signalé la présence de jeunes mariés venus faire leurs photos de mariage dans ce super-décor.



VOYAGEURS

L'exode vers la côte bat tous les records

Ce fut un bel été pour la SNCB. En juillet et en août, plus de 1,5 million de personnes se sont rendues à la côte en train. Il s'agit d'un chiffre record.

Ces dernières années, le nombre de voyageurs à destination de la côte a sans cesse augmenté. 1.180.000 personnes ont pris le train à destination de la côte en 1998 ; en 1999, on en comptait 1.220.000, et près de 1.360.000 en 2000. Cette tendance s'est également amplifiée cette année, avec près de 1.500.000 vacanciers en train pour les plages.

Une offre plus vaste et davantage de confort

La SNCB a fait beaucoup d'efforts pour atteindre cet excellent résultat. Le 10 juillet s'est déroulée l'ouverture du tout nouveau point d'arrêt "Zeebrugge-Strand", où les voyageurs ont pour ainsi dire l'occasion de descendre du train sur la plage. L'ensemble des trains à



destination de la mer ont en outre circulé avec une capacité accrue, et la SNCB a mis en service 24 trains touristiques à destination de la côte entre le 30 juin et le 2 septembre. De plus, les jours de très beau temps, pas moins de 211 trains supplémentaires ont été mis en circulation (81 en juillet et 130 en août). Blankenberge a été la destination côtière la plus en vogue, avec 490.000

voyageurs. Quant à Ostende, il y a été dénombré près de 590.000 voyageurs, mais il ne s'agissait pas uniquement de touristes. Les autres gares balnéaires ont accueilli considérablement moins de monde. C'est Knokke qui a enregistré le meilleur score de cette catégorie, avec 180.000 touristes d'un jour.

Un nouveau poste d'entretien à Arlon



Il y a un an, le PE d'Arlon inaugurerait ses nouvelles installations destinées au nettoyage du matériel roulant. Un premier anniversaire, c'est une bonne occasion de lui consacrer un écho.

Le Poste d'entretien d'Arlon est désormais équipé d'une installation moderne facilitant l'exécution des tâches de nettoyage du matériel roulant. Résultat : gain de temps assuré et conditions de travail nettement améliorées.

Situées dans un faisceau de voies de garage dépendant de la gare d'Arlon, les installations sont destinées au nettoyage aussi bien externe qu'intérieur du matériel ferroviaire de transport à voyageurs.

Le nouveau lave-train permet le nettoyage mécanisé de la carrosserie. Le nettoyage intérieur, lui, comprend la vidange mécanisée des réservoirs des WC fermés, l'enlèvement des déchets des poubelles et des cendriers, l'aspiration des sièges et des sols, le lavage des parois, des sols et des vitres.

Un poste important

"Le poste d'Arlon est assez important. De 400 à 420 voitures d'automotrices, tous types confondus, arrivent en moyenne par semaine pour être nettoyées", poursuit Eric Behin, responsable du poste d'entretien d'Arlon. "Parmi ces voitures, il y a environ

Pour Alain Watelet et ses collègues visiteurs, les installations sont aussi plus adaptées. Les accès en béton et l'éclairage des fosses sous voies facilitent leur tâche.

200 voitures d'automotrices 96 dont nous devons vidanger les WC en circuit fermé. Les trois quarts du travail s'effectuent de nuit, 7 jours sur 7. Le dernier quart s'effectue de jour, également quotidiennement. Le personnel d'entretien se trouve donc en activité principalement la nuit."

L'effectif de l'équipe est actuellement composé de 22 personnes, dont 13 agents de métier et 7 visiteurs qui travaillent en trois pauses.

Equipement moderne

Impossible de décrire en détail toutes les innovations du poste d'Arlon. Signalons, par exemple, que le faisceau de nettoyage comprend 6 voies de réception des véhicules et une voie d'accès au lave-train. Le sol des entrevoies est en béton. L'un des entrevoies est surmonté d'une passerelle en acier permettant l'accès aisé à l'intérieur des trains, bien utile pour les agents chargés du nettoyage. Une voie est équipée de fosses centrale et latérale, éclairées la nuit, ce qui facilite la tâche des visiteurs.

La plate-forme est pourvue, à intervalles étudiés pour faciliter le travail, d'arrivées d'eau (seule ou automatiquement mélangée au savon à la bonne dilution), d'air comprimé, d'électricité et de bouches d'aspiration pour branchement de tuyaux souples. Un entrevoie est équipé d'un réseau de bouches de vidange des réservoirs de WC fermés. Il est



Eric Behin, responsable du PE d'Arlon (à gauche) et Yves Henoumont, responsable de l'atelier de traction de Stockem (à droite): "L'installation, très fonctionnelle, a permis d'améliorer les conditions de travail des visiteurs et des agents de métier".

Le PE d'Arlon comprend de nombreuses innovations. Ainsi, la plate-forme de nettoyage comprend 6 voies de parquage des trains. Les quais entre les voies sont en béton. Un des quais est surmonté d'une passerelle en acier facilitant l'accès à l'intérieur des trains.

également doté de toutes les canalisations d'alimentation, d'évacuation et de décharge. Dans le bâtiment technique, deux pompes à vide produisent la dépression nécessaire dans la conduite d'aspiration à laquelle, dans l'entrevoie équipé des raccords d'accouplement fixes adéquats, les tuyaux de vidange peuvent être connectés aux WC fermés des voitures.

Les eaux usées arrivent via la conduite de vidange dans deux réservoirs-tampons avant d'être évacuées dans le système d'égouts.

Le poste dispose aussi d'un tracteur doté d'un réservoir de quelque 2 m³ destiné à la vidange des WC fermés des véhicules se trouvant sur les autres voies que celles desservies par l'installation fixe.

Le lave-train, automatisé, peut entrer en action lors du passage du train. Les eaux usées de pré-mouillage et de brossage sont récoltées, traitées et neutralisées avec de la soude avant d'être rejetées. Celles du rinçage sont récupérées et recyclées dans l'installation.

"Comme vous pouvez le constater, l'installation, très fonctionnelle, a permis d'améliorer les conditions de travail des visiteurs et des agents de métier", explique Yves Henoumont, responsable de l'atelier de traction de Stockem auquel est rattaché le poste d'entretien d'Arlon. "De plus, et c'est important à souligner, le poste respecte les normes environnementales en matière de rejet des eaux usées."

Témoignages

Que pense le personnel des installations ? "Le travail est plus facile", commente Luc Didier, agent de métier. "Les installations sont magnifiques. Fini le temps où il fallait faire plusieurs dizaines de mètres, avec à la main son seau d'eau et le savon. Et le car-wash alors ! Avant, on devait nettoyer les carrosseries à la brosse. Oui, il y a déjà eu beaucoup d'améliorations." Ses collègues Benoît Dupont, Ghislain Habran et Jean-Luc Soblet renchérissent : "Ca va mieux depuis qu'on est bien outillé. Parce qu'avant... L'accès au matériel se fait sur des voies en béton, ce qui est mieux que la cendrée : on ne salit pas les voitures qu'on vient de nettoyer !"

Pour les visiteurs chargés de la visite du matériel et de l'évaluation du nettoyage, les installations sont aussi plus adaptées. Alain Watelet : "Les accès en béton et l'éclairage des fosses sous voies nous facilitent notre tâche, car on peut effectuer nos nombreux déplacements à vélo. Quelle différence !"

Sur le site IntraWeb de C'EST A DIRE, nous vous invitons à découvrir les renseignements techniques à propos de l'installation.



Le point d'arrêt de Vichte totalement rénové

Les voies à quai ont été complètement rénovées. Les quais ont été relevés à 55 cm au-dessus des rails. Le revêtement est en majeure partie composé de klinkers tandis que le bord des quais est en dolomie.

Des deux côtés du quai : un abri couvert pour vélos facilement accessible. Vers Courtrai, 26 places pour vélos sont disponibles, vers



Audenarde 112 pour les vélos et 14 pour les cyclomoteurs. Le passage à niveau a été modifié en conséquence. Il a été élargi de 8 mètres pour la construction de la piste cyclable.



Les WC fermés d'environ 200 voitures d'AM 96 doivent être vidangés, notamment grâce au réseau de bouches fixes de vidange dont est dotée l'installation.

Le cadre de l'équipe est actuellement composé de 23 personnes, dont 13 agents de métier et 7 visiteurs qui travaillent en trois pauses. Les trois quarts du travail s'effectuent de nuit, 7 jours sur 7.



Pour les véhicules se trouvant sur les autres voies que celles desservies par l'installation fixe, la vidange des WC fermés se fait au moyen du tracteur doté d'un réservoir de 2 m³.





Nouvelle organisation de B-Cargo

Pour mieux répondre aux attentes des clients et aux changements du marché, B-Cargo adapte sa structure. L'organisation de B-Cargo repose désormais sur deux pôles: la Vente et la Logistique.

La Vente

Ce pôle, dirigé par Eric Peetermans, est désormais partagé en Business Management et Route Management. Les Business Managers sont les interlocuteurs des clients pour lesquels ils constituent le contact de première ligne avec l'organisation de B-Cargo et de la SNCB, et avec qui ils vont développer des services de transport durables conformes aux exigences du marché.

Ces services seront réalisés par les Route Managers qui visent, seuls ou en collaboration avec différents

partenaires, sur les axes où B-Cargo est actif, à mettre en œuvre des prestations ferroviaires adaptées aux souhaits des clients.

La Logistique

Ce second pôle, sous la direction de Rony Borghart, s'appuie sur trois piliers :

- L'organisation des flux de transport gérée par Johan De Groot.
- Le dispatching des wagons avec Pierre Mary.
- Le Customer Services, dirigé par Gerrit Allard, qui comprend la

cellule CAR-IN, le soutien logistique commercial (p. ex. la réalisation de raccords) et le contrôle de qualité.

La Logistique comprend également les Service Centers dont la Coordination est assurée par José Deterville pour la Wallonie et Gerrit Allard pour la Flandre.

L'organisation interne est également redéfinie. B-Cargo apporte un soin tout particulier à la qualité du parc wagons, à la formation des collaborateurs, au développement de la lettre de voiture électronique, à la communication avec les clients.



B-Cargo a mené une enquête auprès de ses clients

En juin dernier, IPSOS a réalisé une Etude de Satisfaction de la Clientèle pour le compte de B-Cargo.

Cette étude a fait ressortir des éléments très positifs tels que le souhait fortement exprimé par les clients du secteur marchandises de transporter plus par rail, le mode de transport qu'ils souhaitent le plus développer dans les années à venir. Ils considèrent que le service offert par B-Cargo est en progrès et que les

relations commerciales sont de bonne qualité. Pour la majorité d'entre eux, B-Cargo est au moins aussi bon, voire meilleur que les entreprises ferroviaires voisines.

Ils ont également fait état de leurs attentes, tant en matière de disponi-

bilité des moyens de traction et de flexibilité, que d'une communication davantage proactive et d'une simplification des procédures administratives.

L'entreprise mobilisera toutes les énergies pour améliorer la qualité. Au sein même de B-Cargo, des groupes de projet seront lancés pour améliorer les domaines qui ne dépendent que de l'unité.

Anvers-Central underground

Les taupes creusent ! Dans cinq ans, fini le chantier: des trains franchiront ce passage... bien dégagé.



Congrès viennois pour 760 experts du rail

Fin septembre, à l'invitation de l'AICCF, avec l'UIC, la CEMT et les chemins de fer autrichiens, 760 spécialistes du transport ferroviaire venus du monde entier ont exploré les stratégies qui visent à assurer le succès au rail sur les marchés mondiaux. Le communiqué distribué par les organisateurs en fin de congrès souligne quelques points de l'état des lieux réalisés et ouvre des pistes à défricher sans délai.

Les entreprises ferroviaires, sur tous les continents, ont pris des initiatives pour se doter de structures organisationnelles plus performantes et être davantage à l'écoute de leur clientèle, dans le domaine des voyageurs comme dans celui du fret.

Les nouvelles technologies disponibles, notamment dans le domaine des télécommunications, permettent d'améliorer de façon radicale l'information à la clientèle.

Dans le domaine des voyageurs, l'accent est mis sur l'amélioration de l'information, de l'accessibilité et de l'accueil dans les gares, du confort et des performances, notamment en termes de temps de trajet, correspondances et transports terminaux compris. Des complémentarités vont être développées avec d'autres modes de transport, spécialement l'avion et les transports urbains.

Dans le domaine du fret, les chemins de fer ont entrepris d'importantes améliorations de la qualité et des performances ainsi qu'une réduction substantielle des coûts. Les entreprises doivent se présenter comme de véritables chaînes logistiques complètes et offrir un interlocuteur unique au client. Dans ce domaine également, les entreprises ferroviaires recherchent des accords de partenariat tant à l'intérieur du mode ferroviaire qu'avec d'autres modes de transport, afin d'offrir un service complet, parfaitement adapté aux attentes des différentes catégories de clientèle.

Toutes ces améliorations, en transport de voyageurs comme de fret, impliquent des investissements en infrastructures et en équipements afin d'accroître les capacités, les performances et les vitesses commerciales, tout en optimisant le niveau de sécurité et en réduisant les coûts de maintenance et d'exploitation.

En Eurostar, tu ne fumeras plus

"Eurostar entièrement non-fumeur dès le 1er octobre 2001. Dans la mesure où la demande en places 'fumeurs' est en baisse constante, et pour davantage satisfaire les souhaits de la clientèle, les rames Eurostar seront, dès le premier octobre 2001, totalement 'non fumeur', tant en 1ère qu'en 2ème classe."

A la lecture du communiqué publié, j'ai tout d'abord eu une petite angoisse. Quoi ? Je ne pourrai plus aspirer la fumée toxique de mes cigarettes durant les 160 minutes de voyage auxquelles viennent s'ajouter les instants passés en gare de Bruxelles-Midi et Waterloo Station, lieux également "fumeur non admis" ?

Au fait, si je faisais une petite surprise à ma famille en préparant un week-end à Londres ? Bonne idée. Allons le faire via Internet. Après quelques clics de souris sur www.sncb.be, j'arrive rapidement sur "Réservez online" (j'aurais également pu faire la réservation par téléphone), je tape mot de passe, date de voyage, lieux de départ et d'arrivée, confort souhaité, fumeur ou non fumeur... Tiens ? Je croyais que... ? Bon, j'aurais bien envie de fumer dans le train, mais comme je me refuse à emposter mes proches, je vais comme d'habitude cliquer sur "non fumeur". D'ailleurs, je commence à comprendre pourquoi tant de gens déclarent préférer voyager en "non fumeur": parce que comme moi ils ne veulent pas enfumer ceux qui les accompagnent. Finalement un train 'fumeurs non admis', c'est une bonne idée, puisque même les fumeurs le préfèrent.



QUAI 44: 75 ans sur les voies de l'avenir

Jusqu'au 27 janvier 2002, la SNCB fait halte au Quai 44, le temps d'une exposition phare où voisinent les trains du passé et ceux de l'avenir. Pour la visiter, rendez-vous à Bruxelles. Descendez à Bruxelles-Nord, Central ou Congrès. Cinq ou dix minutes à pied et vous serez sur place. N'oubliez pas vos cartes de légitimation (autrefois d'inventaire): elles seront votre sésame pour la visite gratuite de l'expo.

"Les chemins de fer belges constituent un patrimoine collectif précieux" explique Olivier Dupuis, directeur de Generis et concepteur de l'exposition. "Mais il s'agit d'un patrimoine qui n'a cessé d'évoluer et de s'adapter au contexte économique et social. Avec cette exposition, nous voulons rendre tangible le rôle crucial que le train a joué dans le développement de notre pays. Quai 44 ne se tourne vers le passé que pour mieux approfondir les défis à venir. Nous n'avons pas voulu faire une expo passiste, bien que les nostalgiques des trains anciens et des petites gares de province se régaleront des modèles réduits, des nombreux plans et gravures, des photos et des maquettes anciennes".



C'est clair: pas de chronologie, mais des thèmes. Ainsi, l'exposition comprend quatre zones:

- les enjeux de la mobilité et du service,
- les gares,
- l'infrastructure et le matériel roulant,
- et les différents métiers de la SNCB.

Dans chaque zone, le visiteur explore les principales facettes du passé, la situation actuelle et les propositions pour l'avenir. Il est par exemple possible de comparer la maquette de la nouvelle gare de Liège-Guillemins avec les anciennes gares-cathédrales du XIXe siècle. Les somptueux intérieurs des trains royaux de Léopold II et Léopold III ou les sièges de 1ère classe signés Henry Vande Velde (dans les années

20) avoisinent, en avant-première, la voiture M6 à deux niveaux qui sera mise en service à partir de 2002.

En 1926, l'Etat crée la Société Nationale des Chemins de fer Belges et lui cède, en héritage, 120.000 travailleurs, 4.800 km de voies, 1.368 gares et points d'arrêt, ainsi qu'une multitude de voitures, de wagons et de locomotives.

La deuxième guerre mondiale porte un sérieux coup à l'entreprise: en 1945, la moitié du réseau est en ruines et une grande partie du matériel est inutilisable. Il faudra des années pour réparer les dégâts. Les années 50 sont déjà placées sous le signe de la modernisation. Le 4 octobre 1952, le Roi Baudouin inaugure la jonction Nord-Midi à Bruxelles. Quant à l'électrification du réseau, entamée en 1935, elle se poursuit à un rythme soutenu. En même temps, la concurrence de l'automobile et de l'avion devient de plus en plus pressante et le train perd sa première place au classement des moyens de transport. Dans les années 70, la conjoncture est au plus bas et l'Etat réduit fortement ses investissements. Si le trafic voyageurs tient bon malgré tout, la récession se fait nettement sentir au niveau du transport de marchandises.

Depuis le début des années 90, la SNCB remonte la pente et amorce une nouvelle phase de développement. Outre son plan de rénovation du réseau existant, elle entre dans l'ère du TGV entre Bruxelles et Paris et – avec les réseaux voisins – construit des lignes à grande vitesse vers l'Allemagne, la Grande-Bretagne et les Pays-Bas. L'ambitieux projet de

Réseau Express Régional est sa réponse au défi de la mobilité en région bruxelloise.

Entre un poêle à charbon début de siècle et la maquette de new-Liège-Guillemins, il y en a pour toutes les nostalgies et tous les enthousiasmes, y compris ceux des cheminots, qui peuvent y apprendre bien des choses sur leur outil et leur entreprise.



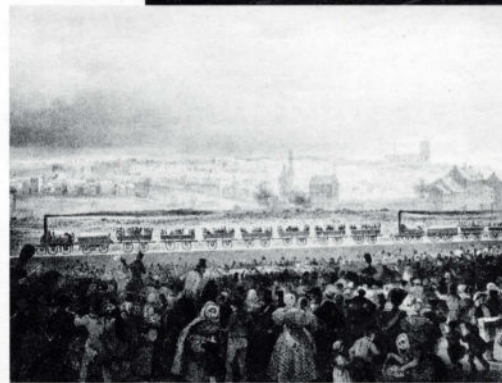
Quai 44

Expo ouverte du mardi au dimanche, de 11 à 18 heures (fermée le lundi et les jours fériés).

Entrée gratuite pour nous et nos familles, sur présentation de la carte inventaire (80 BEF (1,89 €) pour le public). Visites guidées possibles, à réserver au 02 222 45 05 (en semaine) ou 02 222 34 17 (les week-ends).



109. F. Hoelen, ébat. Casselles. Eischen - Vertrek van den trein.



C'EST À DIRE

Service éditeur
UCC Communication
042 Medias internes

avec
Anne-Catherine, Pierre Bergen,
Jean-Paul Dumoulin, Leo Goossenaerts,
Els Houbrechts, Julie Kermorant,
Laurent Leroy, Alain-Pierre Meeus,
Denis Moinil, Jean-Claude Salemi,
Serdu, Jean-Pierre Vantighem, Kathleen
Van Vaerenbergh, Michel Visart

Production
Impression et distribution:
Facility management

Correspondance
C'EST À DIRE
CO.042 / Section 50
85 rue de France 1060 Bruxelles
Tél.: 02 526 37 83 - (911/63783)
Fax: 02 526 37 86 - (911/63786)
TeamWare: 16.042: CADWZ
E-Mail: cadwz@b-rail.be

Le papier de C'EST À DIRE
respecte l'environnement

Membre ABPE
Association Royale Belge
de la Presse d'Entreprise



Plus de 400 enfants en gare de Bruxelles-Midi

Dans le cadre de la SEMAINE DE LA MOBILITÉ et de l'opération TRAIN-DÉCOUVERTE de la SNCB, 16 écoles venues de tout le pays (plus de 400 enfants de 3e et 4e primaire) se sont rencontrées le mardi 25 septembre en gare de Bruxelles-Midi. Chaque école était accompagnée par un de nos représentants commerciaux locaux.

Dès leur arrivée en gare, les groupes ont pénétré dans le monde du train au fil d'une visite accompagnée dans la gare. L'objectif: montrer les atouts du train face aux problèmes de mobilité et d'environnement.

Une dizaine de jeux étaient disposés dans le couloir central de Bruxelles-Midi. Chaque écolier recevait une fiche sur laquelle les animateurs inscrivait les points obtenus pour chaque épreuve. Les points de chaque participant étaient ensuite totalisés au nom de la classe.

Après les épreuves, les élèves se rendaient au Terminal-Sud de la gare où des gaufres et des boissons leurs étaient servies. "Idées Spectacles" assurait la partie récréative de la journée.

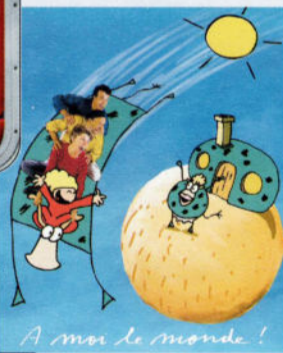
Toutes les écoles sont rentrées à la maison avec en poche un voyage pour une classe. Un aller-retour à Londres en Eurostar pour la classe gagnante, des excursions belges pour les 15 autres.

L'opération TRAIN-DÉCOUVERTE continue toute l'année scolaire. L'an dernier, elle a mobilisé pas moins de 538 classes et plus de 11.000 élèves.



La "grande famille" au théâtre tout public

En commençant par des petits de trois ans (et même moins) pour aller jusqu'à des chefs de famille déjà bien avancés, tout un public attentif et globalement réjoui a vécu du 23 septembre au 7 octobre les cinq après-midi de notre tout premier festival de théâtre "jeune public en grande famille".



Quelque 2.000 invités ont tour à tour chanté "Ah qu'est-ce que c'est bon les bonbons" avec Mamemo (à vrai dire, ce sont les parents qui fredonnaient ce remix d'un tube d'il y a juste 20 ans - leur époque); certains se sont demandé "Pourquoi pas fou?", comme le théâtre Maat, dans une valse de chapeaux et un jeu de miroirs où même le public se voyait; ils ont dit "J'irai pas!" avec Manu, qui n'en avait rien à cirer de la colo... ni de la pieuvre dans le sac de son grand-père; d'autres ont dégusté "Trois millions d'années tartine" dans la pièce à jeu où Jeanne rejoignait sa copine Rita; et le dernier jour, ils ont vu partir "Jojo la vache" qui avait perdu sa tache, son pis, ses cornes, sa queue et tout et tout.

Cinq après-midi de bonheur et l'espoir de remettre ça. La Montagne Magique n'y est pas étrangère: son équipe a

choisi pour nous cinq perles du répertoire actuel et nous a offert un accueil exceptionnellement chaleureux. Qu'elle en soit remerciée.



Pour le coup d'oeil !

Cette photo surprenante a été prise le 25 août dernier à 11 h 30 par Claude Bricart, qui est sous-chef de gare adjoint à La Hulpe. La température avoisinait à ce moment les 34° C.

Ce serpentage exceptionnel est dû, comme nous l'a indiqué l'auteur de la photo, au fait que toutes les attaches des rails avaient été enlevées. On procédait effectivement au remplacement des traverses. C'est la machine P 811 - qu'on devine au fond de l'image - qui allait le faire bientôt. Bien sûr, après le remplacement, les rails ont été reposés au bon écartement et toutes les fixations ont été replacées.

Cette image devrait intéresser les profs de physique de nos enfants: ils y verront une illustration spectaculaire du phénomène de dilatation des métaux.

