

Bonne année 2000 !

Passer dans les années 2000, c'est nous engager résolument dans un siècle dont Louis Armand, secrétaire général de l'UIC, avait dit qu'il serait ferroviaire ou qu'il ne serait pas. La condition sine qua non est évidemment que les entreprises ferroviaires aient intégré les changements qui leur permettront de tenir tête à la concurrence sur un marché en continuelle expansion. Nous y sommes, aujourd'hui, certains de posséder l'expérience nécessaire, préparés aux mutations indispensables et armés d'une solide volonté de réussir le redéploiement de notre mode de transport. Cette idée est formulée en toutes lettres dans le message qu'Etienne Schouppe nous a envoyé à tous à l'occasion du nouvel an. Insistons sur le fait que ce défi nous engage tous, chacun dans sa fonction, animé du souci de bien servir ses clients internes comme externes. C'est dans cette perspective de travail que nous pourrions le mieux nous épanouir et vivre vraiment, une bonne année 2000.

J'achète, tu achètes, il achète... NOUS ACHETONS

Alors qu'il y en a qui passent leur temps à vendre les produits de la SNCB, d'autres ne cessent d'acheter. C'est un métier difficile qui ne s'improvise pas et pour lequel une formation adéquate n'est pas superflue.

Le Centre de Services Achats (CS AC) comprend un service (AC.2) regroupant les différents bureaux d'achats, ainsi que 4 divisions, notamment AC.01 (stratégie et contrôle de gestion), AC.03 (achats matériel roulant), AC.04 (qualité) et AC.05 (laboratoire). Le service AC.2 est composé d'une soixantaine de personnes réparties en trois groupes qui réalisent un chiffre d'affaires annuel de 7 milliards. Le groupe A pourvoit aux besoins de l'infrastructure (traverses, rails, etc.) et le

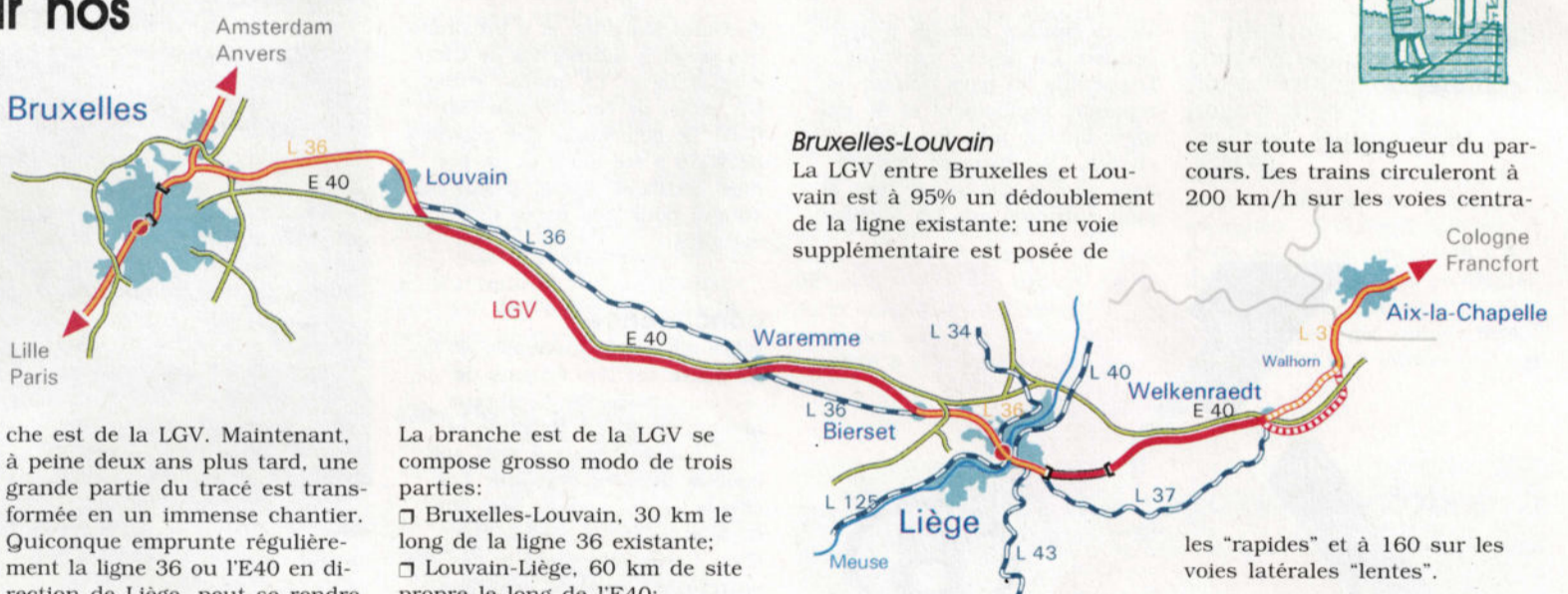
groupe B aux différents produits pour le matériel roulant et aux investissements pour les ateliers. Enfin, le groupe C achète les articles de consommation générale comme, par exemple, les fournitures de bureau et le matériel de nettoyage. Dans le passé, on achetait de manière plutôt administrative

page 2



Coup d'oeil sur nos grands travaux

La fin de cette décennie a été marquée par de grands travaux d'infrastructure: modernisation des voies, construction de nouvelles gares, de lignes à grande vitesse... Objectif: "améliorer le service aux utilisateurs". La SNCB met tout en oeuvre pour tendre vers un service toujours plus efficace pour les voyageurs comme pour les marchandises. Bref aperçu...



LGV Bruxelles-Cologne
Tant de choses ont changé en deux ans. C'est en 1998 que les travaux ont démarré sur la bran-

che est de la LGV. Maintenant, à peine deux ans plus tard, une grande partie du tracé est transformée en un immense chantier. Quiconque emprunte régulièrement la ligne 36 ou l'E40 en direction de Liège, peut se rendre compte des changements semaine après semaine, parfois jour après jour. Voici le moment venu de faire le point.

La branche est de la LGV se compose grosso modo de trois parties:
 Bruxelles-Louvain, 30 km le long de la ligne 36 existante;
 Louvain-Liège, 60 km de site propre le long de l'E40;
 Liège-frontière allemande, 30 km de site propre dont 7 km en tunnel entre Chênée et Soumagne.

Bruxelles-Louvain
La LGV entre Bruxelles et Louvain est à 95% un dédoublement de la ligne existante: une voie supplémentaire est posée de

sur toute la longueur du parcours. Les trains circuleront à 200 km/h sur les voies centrales de la ligne existante: une voie supplémentaire est posée de

les "rapides" et à 160 sur les voies latérales "lentes".
 Le trajet traverse des agglomérations à forte densité de population, et c'est pourquoi de nombreuses voies devraient être en servi-

chaque côté des voies existantes. C'est ainsi qu'en 2005, quatre voies devraient être en servi-

page 6

A lire aussi dans cette édition

Un rôle motivant
Commissaire du gouvernement



p. 3

Sécurité
Le SIG en place



p. 3

Eurostar
5 bonnes raisons de faire la fête



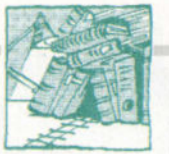
p. 7

Concours photo
Le vernissage de l'exposition



p. 8

J'achète, tu achètes, il achète... NOUS ACHETONS (suite)



dans le plus strict respect des règles fixées par la loi. Cette dernière condition n'a évidemment pas changé mais la transformation des Services Généraux Achats en un Centre de Services Achats a fait apparaître la notion essentielle de clients. Même si ces clients sont internes, puisqu'il s'agit essentiellement des CA Maintenance Infrastructure, CA Entretien à long terme, CA Entretien à court terme, CA Entretien wagons ou encore des Ateliers centraux de Malines et de Salzinnes, il n'en reste pas moins essentiel qu'ils soient servis de la manière la plus efficace possible en tenant compte bien entendu des contraintes inhérentes à une entreprise telle que la SNCB. De plus, le service achats a comme ambition de proposer un service ALL-IN comprenant l'achat propre-

ment dit, la réception et les tests effectués au labo de CS Achats.

Acheter mieux et plus vite

C'est précisément pour améliorer le service aux clients que le CS Achats organise depuis 1998 une formation spécialisée destinée à former des "acheteurs". Le but à terme est d'acheter plus vite des bons produits et de fournir un maximum de renseignements aux clients. En effet, au-delà du respect impératif des procédures légales, il est important de faire évoluer les achats dans une perspective plus commerciale. Au lieu de considérer le prix le plus bas comme seul et unique critère, le CS Achats prend à présent en compte la notion de COÛT TOTAL. Cette stratégie conduit à négocier des

partenariats à long terme avec un nombre réduit de fournisseurs apportant un service plus complet.

Une formation interactive

Voilà quelques aspects abordés au cours d'une formation dont le premier volet a été donné à la fin de 1998 et qui se poursuit aujourd'hui. Afin d'apporter un regard neuf, cette formation est assurée par Wouter Faes, collaborateur scientifique au Limburgs Universitair Centrum (LUC). La première phase a permis à 39 collaborateurs du CS Achats de participer à trois journées de formation organisées sur les thèmes suivants: le rôle, l'importance et l'intérêt qualitatif des achats, la connaissance intégrale des dossiers (produits, marchés, etc.), évaluation des fournisseurs (ou VENDOR RATING), techniques de négociation, etc. Très loin d'un enseignement systématique, la formation donnée par Wouter Faes est extrêmement pratique, basée sur des études de cas et des jeux de rôle qui permettent aux participants de se mettre en situation.

Bien entendu, aucune formation n'est parfaite mais l'enquête menée après la première session par Ria Spiessens du CS Achats montre que les participants sont largement satisfaits et qu'ils ont de nombreuses idées pour la suite de la formation. Voilà sans aucun doute le meilleur indice de succès !



TEMOIGNAGES

Marc Roelandt, service d'achats: *On n'est jamais trop vieux pour apprendre*



Marc Roelandt (49 ans), rédacteur originaire d'Afligem, n'est plus un débutant au service central d'achat

de la SNCB à Bruxelles. Après trente années de service, il en connaît toutes les ficelles. "Mais on n'est jamais trop vieux pour apprendre". C'est la raison pour laquelle Marc a décidé de suivre la "formation à l'achat" dispensée il y a quelques temps par Monsieur Faes de l'université du Limbourg. "J'ai beaucoup appris. J'achète des pièces pour le matériel roulant. C'est un travail passionnant mais qui exige de bonnes compétences de négociation. Pendant le cours, nous avons abordé des méthodes que je peux utiliser tous les jours. Elles sont capitales si l'on veut obtenir de meilleurs prix et des délais de livraison plus courts auprès de nos fournisseurs. J'ai également tiré beaucoup d'enseignements des techniques d'achat. A présent, nous travaillons de manière bien plus commerciale qu'auparavant" assure Marc avec enthousiasme. "Je suis très content d'avoir suivi cette formation. J'ai l'impression que l'on investit davantage dans les ressources humaines. Et je ne peux que m'en réjouir".

belle Martens, une Tirlemontoise de 31 ans, ingénieur industriel et responsable des achats d'articles de consommation.

"Grâce à cette formation, je jette un autre regard sur les choses. J'ai une meilleure vue d'ensemble sur les techniques d'achat. Nous avons par exemple appris comment négocier de manière plus commerciale. Cela nous a permis de faire un grand pas en avant. Précédemment, les choses étaient plus difficiles. Instinctivement, j'applique beaucoup de choses que j'ai apprises. Je suis persuadée que ce cours est une excellente chose pour tout le monde", affirme Isabelle avec satisfaction.

Pierre Marichal, secrétaire de division (grands marchés):



Des détails très utiles

"Il faut reconnaître que nous sommes liés par un fameux poids notamment à cause de la législation. Notre marge de manœuvre est donc forcément limitée. Cela n'empêche toutefois pas l'intérêt d'une formation comme celle dispensée par Monsieur Faes. Ce que nous avons appris nous aide dans le quotidien comme le fait de rester imprévisible durant les négociations, les attitudes physiques ou encore la façon de parler".

Christiane Kerrels, conseiller commercial: *Travailler de manière plus large*



"La théorie ne peut s'appliquer telle quelle dans la pratique mais une telle formation ouvre des perspectives intéressantes. Elle nous permet d'élargir notre manière de travailler et de ne plus rester coincés à cause des seules contraintes budgétaires".

Isabelle Martens, service d'achats: *La négociation commerciale nous a permis de faire un grand pas en avant.*



"Je trouve que la formation à l'achat était réellement nécessaire. Un vent nouveau souffle sur la SNCB et aussi sur le service des achats. Le cours en est un bon exemple." C'est la conviction d'Isa-

Nouveau logo pour le CA Entretien Wagons

Dès janvier prochain, le CA Entretien Wagons change de dénomination et devient Wagon Maintenance Services (WMS).

sieurs équipes mobiles d'intervention. Ce réseau couvrant l'ensemble du pays permet de répondre rapidement et de manière flexible aux demandes des clients. L'équipement des ateliers permet d'effectuer tant le petit entretien que les révisions

de Gand Maritime et à proximité des bassins industriels de Charleroi et Liège. La qualité prime. Un projet de certification ISO 9001 de l'ensemble des activités de WMS a été lancé et un premier certificat officiel a déjà été obtenu pour une partie des activités.

concurrency

WMS n'a pas le monopole de la maintenance des wagons de marchandises. De nombreux ateliers situés en Belgique et dans les pays voisins sont spécialisés dans ce domaine. Les clients ne manquent donc pas de faire jouer la concurrence. C'est particulièrement le cas des entreprises privées, propriétaires de "wagons P", qui font systématiquement appel à plusieurs ateliers pour obtenir les meilleures conditions en matière de prix, de qualité, de délai et de service.

Une stratégie d'ouverture

WMS veut assurer son avenir dans ce contexte concurrentiel. L'adoption d'un nouveau logo ne constitue qu'un des éléments de la stratégie mise en oeuvre. WMS veut utiliser au mieux, et même renforcer, ses atouts de manière à attirer de nouveaux clients et ainsi assurer un niveau d'activités important dans les ateliers. Ce sera possible si, pour ses clients, "Wagon Maintenance Services" devient synonyme de qualité et d'efficacité.

et les réparations lourdes. Pour de plus petites réparations, les équipes mobiles d'intervention peuvent intervenir très rapidement sur tout le réseau. Une gestion des stocks efficace garantit aux clients la disponibilité des pièces.

Atouts au service du client

De l'avis même de nos clients, l'atout fondamental de WMS, c'est d'abord l'expérience de son personnel, spécialisé dans la maintenance des wagons. Les ateliers WMS sont par ailleurs idéalement implantés dans les ports d'Anvers, de Zeebrugge,

A travers un nouveau nom - Wagon Maintenance Services (WMS) - et un nouveau logo, la société veut créer une nouvelle dynamique de développement dans tous les ateliers de maintenance du matériel à marchandises par une politique de service complet à rendre aux clients, qu'il s'agisse de B-Cargo ou d'entreprises privées.

Service complet

WMS dispose de 2 ateliers centraux à Gentbrugge et Cuesmes, de 4 ateliers de ligne à Anvers, Merelbeke, Voroux-Kinkempois et Luttre-Monceau, et de plu-



SIG: la prévention avant tout



L'ancienne police des chemins de fer a définitivement vécu. La nouvelle SPC (Spoorweg Politie - Police des Chemins de fer) est intégrée dans la gendarmerie. Un nouveau service a vu le jour au sein de la SNCB: le SIG ou Service Interne de Gardiennage.

Octopus, vous connaissez ? C'est sous ce nom que huit partis politiques ont conclu en 1998 un vaste accord qui réorganise complètement les forces de police et de gendarmerie dans tout le pays. Aux termes de la loi du 17 novembre 1998, la police des chemins de fer est intégrée dans

Trois missions pour le SIG

Pour faire face d'une manière générale à la surveillance des installations et à la prévention des infractions, la SNCB a donc décidé de créer en son sein un service interne de gardiennage, le SIG, dont les agents ont trois grandes missions:

- la protection des personnes, tant les voyageurs que le personnel, par une présence en uniforme dans les installations de la SNCB, par des interventions préventives en cas de trouble potentiel ainsi que par la surveillance technique des lieux et des accès, notamment la vidéo-surveillance ou la fouille technique des bagages au terminal TGV;
- la protection des bâtiments,



la gendarmerie au même titre que la police aérienne et la police maritime.

Pour la SNCB, il s'agit d'un changement majeur. Même s'il n'était pas tout à fait complet, le cadre de l'ancienne police des chemins de fer comptait 316 unités. Il a été convenu de le répartir à parts quasi égales entre la nouvelle police des chemins de fer intégrée dans la gendarmerie et le Service Interne de Gardiennage. Les 286 agents ont eu le choix de rejoindre la gendarmerie ou de rester à la SNCB. Environ la moitié d'entre eux ont décidé d'intégrer la SPC dirigée par le major Boudin dont la mission principale consiste à maintenir l'ordre public. La SPC est compétente dans les installations et sur l'ensemble du domaine de la SNCB en ce compris un rayon de 500 m au-delà.

Contrairement à l'ancienne police des chemins de fer, la SPC n'est plus du tout concernée par l'aspect commercial au sens large. A titre d'exemple, elle n'interviendra pas si un passager voyage sans titre de transport.

des ateliers et du matériel roulant grâce à des patrouilles de dissuasion et, dans certains cas, du contrôle d'accès des ateliers sous surveillance;

- l'aide en cas d'accidents ou de catastrophe: premiers secours, délivrance de conseils techniques aux services de secours sur les particularités propres aux chemins de fer, évacuation des voyageurs de trains immobilisés, etc.

Récemment, d'autres missions sont également venues s'ajouter comme la surveillance et le contrôle des personnes dans le cadre du maintien de la sécurité dans les lieux accessibles au public, l'organisation du contrôle d'entrée permettant des fouilles superficielles et la vérification des bagages à main. Le SIG peut également retenir les personnes qui voyagent sans titre de transport en attendant l'arrivée de la gendarmerie.

Complémentarités

"Nos agents ne sont pas assermentés" explique Hendrik Vanderkimpfen, chef de division responsable du SIG. "Ils ne peuvent

Commissaire du Gouvernement: un rôle motivant



La loi du 21 mars 1991 qui a doté la SNCB d'un statut d'entreprise autonome de droit public, a également prévu la nomination d'un Commissaire du Gouvernement. Quelles sont ses fonctions? Pour en parler, c'est à dire a rencontré Pierre Forton, qui assure cette mission depuis 1992.

Avant cela, quelles fonctions exerciez-vous ?

J'ai toujours travaillé au Ministère des Communications et de l'Infrastructure. J'y suis entré le 1er février 1972. Début 1986, je suis arrivé à l'Administration des Transports (dénomination de l'époque), pour travailler dans le service du transport par rail, que j'ai dirigé à partir de la mi-1988. Depuis 1991, j'assume les fonctions de Directeur général de l'Administration du Transport terrestre. J'ai été nommé Commissaire du Gouvernement auprès de la SNCB en septembre 1992.

En quoi consistent dans la pratique vos attributions de Commissaire du Gouvernement ?

La loi de 1991 précise les attributions du Commissaire du Gouvernement. Il est clair qu'à la lecture de cette loi, son rôle peut paraître bien austère. Je dois veiller au respect de la loi, au respect du statut organique de l'entreprise et au respect du contrat de gestion. Je veille à la bonne utilisation des fonds versés par l'Etat pour les missions de service public. Je dois aussi m'assurer de la bonne adéquation entre la politique de l'entreprise autonome et l'exécution de ces missions de service public.

Votre rôle est-il différent de celui du Commissaire du Gouvernement avant 1991 ?

De prime abord, c'est un rôle qui est plus limité que celui dévolu par la loi de 1954 sur les organismes d'intérêt public. J'estime, cependant, qu'il est plus motivant puisqu'il nécessite de s'intéresser à toutes les facettes de la vie de la société, dont ses activités commerciales, pour bien accomplir sa mission.

Comment assurez-vous votre mission ?

Je participe à toutes les réunions du Comité restreint de la SNCB et du Conseil d'Administration. J'assiste aussi à certaines réunions du Comité de Direction, lorsque des dossiers comme la transposition des Di-

rectives européennes dans le droit belge sont à l'ordre du jour ou lorsque la réglementation relative à la S.A. Financière TGV l'impose. Après chacune de ces réunions, j'ai pour habitude d'adresser à l'autorité ministérielle un rapport sur toutes les questions importantes discutées. Très couramment, j'établis également des rapports d'initiative.

Selon la loi, vous pouvez requérir des agents des explications. Avez-vous déjà usé de ce droit ?

C'est très simple: je n'ai jamais utilisé ce pouvoir. J'espère ne jamais devoir y arriver. En revanche, j'ai de très nombreux contacts fondés sur une base consensuelle, mais sérieuse, avec des agents de tous les ni-

ments sur l'évolution de la politique européenne en matière de transport, puisque, à côté de ma fonction de Commissaire du Gouvernement, je suis aussi responsable du suivi de ces dossiers au sein du Ministère.

Avez-vous déjà usé de votre droit de recours contre toute décision estimée contraire au statut organique ?

Je n'ai jamais dû user de ce droit, et j'en suis très heureux; toutefois, je n'hésiterais pas si cela s'avérait nécessaire. Il a pu y avoir parfois des divergences de vue entre les autorités de gestion de la SNCB et l'Etat, mais nous avons toujours, de part et d'autre, tout mis en œuvre pour trouver une solution à ces situations, sans qu'il faille



veaux de la hiérarchie de la SNCB pour mieux comprendre les dossiers ou, éventuellement, pour faire comprendre que les intérêts de l'Etat, qui est, par ailleurs, l'actionnaire principal, doivent être mieux préservés.

Et de la possibilité que vous avez de convoquer une instance de l'entreprise sur un sujet déterminé ?

Non. Mais nous sommes actuellement au début d'une procédure de mise au point d'avenants au deuxième contrat de gestion de la SNCB. La Ministre m'a, par exemple, demandé de convoquer le Comité de Direction pour tenir une première réunion. Dans ce contexte, j'ai plutôt joué le rôle d'instance qui facilite la prise de rendez-vous entre gens aux agendas chargés.

Etes-vous aussi l'interlocuteur du Président du Conseil d'Administration ?

J'ai de fréquents contacts avec lui. A titre d'exemple, il me demande parfois des renseigne-

ments sur l'évolution de la politique européenne en matière de transport, puisque, à côté de ma fonction de Commissaire du Gouvernement, je suis aussi responsable du suivi de ces dossiers au sein du Ministère.

La loi institue aussi un Collège des Commissaires. Existe-t-il un lien entre eux et vous ?

Nos actions sont complémentaires; nous avons, en conséquence, des contacts réguliers. Le Collège des Commissaires s'intéresse plus spécifiquement aux comptes de la société.

Comment s'organisent et se déroulent les contacts avec le gouvernement ?

Je n'ai, en principe, de contacts qu'avec l'autorité ministérielle qui a les transports ferroviaires dans ses attributions. Cette autorité me convoque quand elle le juge utile, ou m'interroge par écrit.

Mon principe consiste à rester toujours disponible. Ainsi, dans le cadre des négociations en cours concernant l'avenant au deuxième contrat de gestion, la Ministre m'a demandé de faire partie de sa délégation. ■

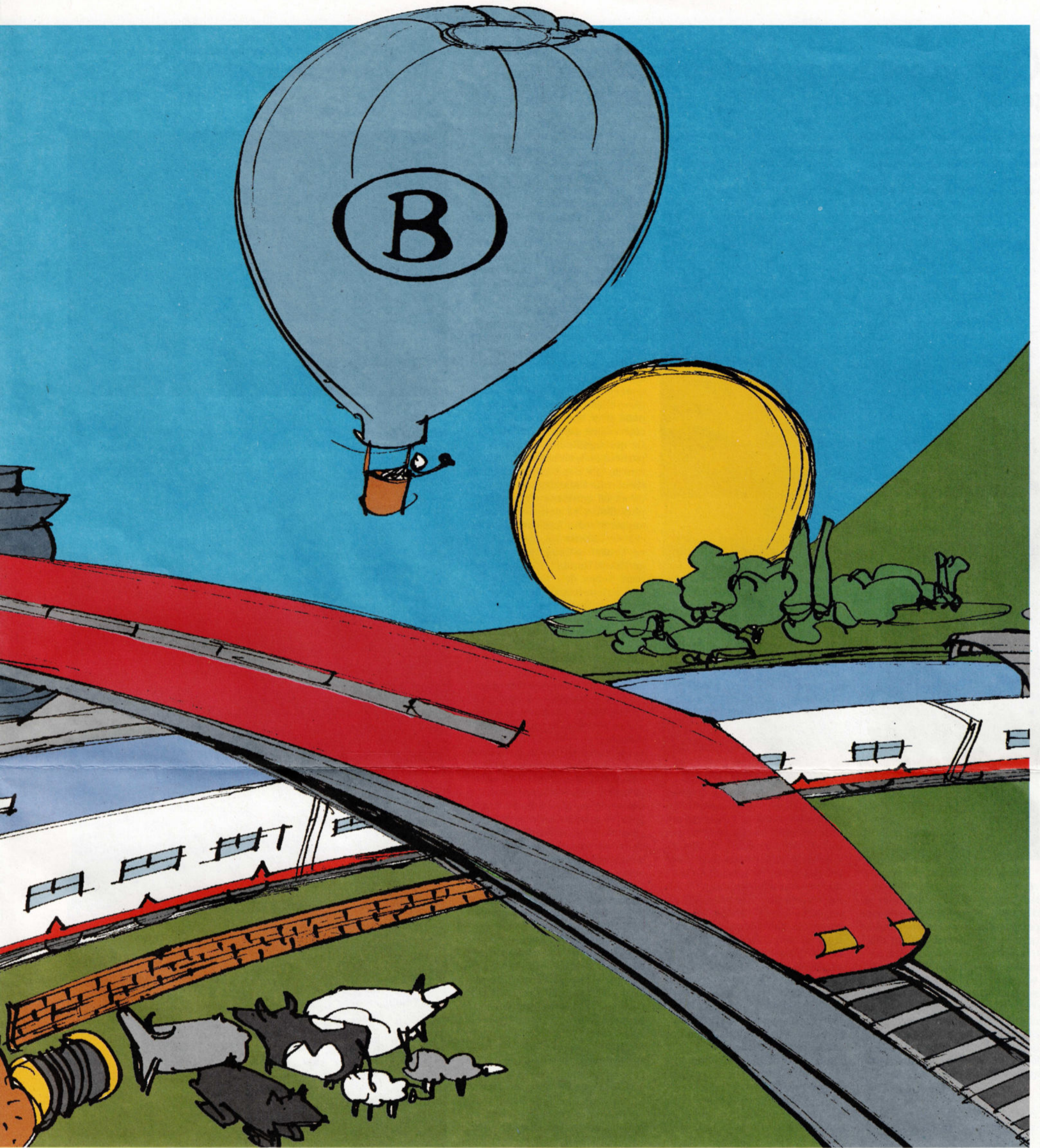
pas porter d'armes, ni dresser des procès-verbaux. Leurs interventions ont comme but premier d'assurer une prévention au niveau de la sécurité tant des personnes que des biens. La présence de patrouilles en uniforme et donc clairement identifiables peut avoir un effet dissuasif important tout en rassurant aussi bien les passagers que les agents. C'est important notamment pour les accompagnateurs de train qui sont souvent mis sous pression. Ils patrouillent

toujours à deux et certaines patrouilles seront accompagnées par des chiens".

Etant donné que leurs compétences sont complémentaires, il est essentiel que le SIG et la SPC collaborent étroitement. Un protocole d'accord a été conclu entre la SNCB et la gendarmerie. Il porte principalement sur l'élaboration d'un plan commun de sécurité. Ce plan doit déterminer le niveau de sécurité à atteindre, les priorités et les

moyens à mettre en œuvre.

Puisque le SIG et la SPC sont complémentaires, il est essentiel que leurs actions le soient aussi. "Nous devons envisager les problèmes et les résoudre ensemble. Il est important de savoir exactement qui fait quoi et de quelle manière nous allons travailler ensemble. Si la collaboration est bonne, je pense que nous pourrions améliorer le niveau de sécurité dans les installations de la SNCB". ■



Design: Geluck, Suykens & partners + T. Sdratevich

1	2	3	4	5
8	9	10	11	12
15	16	17	18	19
22	23	24	25	26
29	30	31		

avril

					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

mai

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

juin

			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

juillet

		1	2	3
6	7	8	9	10
13	14	15	16	17
20	21	22	23	24
27	28	29	30	

octobre

						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

novembre

			1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12	
13	14	15	16	17	18	19	
20	21	22	23	24	25	26	
27	28	29	30				

décembre

				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

Coup d'oeil sur nos grands travaux

(suite)

breux passages, sous et au-dessus des voies, ainsi que toute une série de conduites d'égout, de conduites d'utilité, etc., de voiries longitudinales et trans-

ront de manière sensible grâce à cette capacité supplémentaire ainsi qu'au développement du RER.



versales devront être renouvelés. Ici, on est souvent obligé de travailler la nuit et le week-end parce que la ligne reste constamment en service. La fin des travaux les plus marquants est prévue pour la mi-2003.

Sur ce trajet, tous les points d'arrêt, gares, quais seront renouvelés. On a aussi profité de l'occasion pour augmenter partout l'espace de parcage pour les voitures et les vélos. La fréquence et le confort augmente-

ment de manière sensible grâce à cette capacité supplémentaire ainsi qu'au développement du RER. Quantée par plus de 50 % des voyageurs embarquant en gare des Guillemins. Cette ligne passe par un "pont-tube" en aval de la gare côté Angleur. Une importante modernisation des infrastructures ferroviaires était indispensable pour accueillir le Thalys et les trains à vitesses élevées: déplacer le bâtiment des voyageurs de plus ou moins 150 mètres vers Angleur, réduire les cisaillements et simplifier le faisceau de voies. On obtient ainsi des quais rectilignes plus longs et plus larges, une vitesse plus élevée (100 km/h), une descente améliorée des plans inclinés. En conséquence, l'axe principal de la gare (Bruxelles-Cologne) sera désormais situé côté ville et non plus côté colline comme aujourd'hui. Ce qui signifie que les trains (en particulier les Thalys) franchiront le site des Guillemins en direction de l'Allemagne en tracé direct ce qui rendra le trafic plus fluide. Le pont-tube étant supprimé côté Angleur, il fallait croiser ailleurs les lignes 36 (Paris-Bruxelles-Cologne) et 34 Liège-Palais-Herstal). C'est précisément l'objet des travaux sur le site d'Hemricourt. Le croisement s'opérera désormais en amont de la gare et à des niveaux différents. Ces travaux ont impliqué le démontage et remontage d'un tronçon de l'autotoute E 40 sous lequel le site ferroviaire est enfermé. A l'automne 2001, quand les trois nouveaux quais seront partiellement construits, ces nouveaux ouvrages seront mis en service. Le déplacement de la gare vers Angleur impliquait de démolir la passerelle Mandeville établissant la liaison entre le quartier de Cointe et les quartiers de Fragnée et des Guillemins. Une opération qui s'est effectuée en deux temps fin septembre et début octobre dernier. La première travée (côté ville) surplombant une partie du site hors exploitation a été démontée sur place; la seconde (côté Cointe) surplombant des lignes en exploitation a été déposée par deux grues de 600 et 800 tonnes. Ces travaux ont été réalisés de nuit pour des raisons de sécurité ferroviaire. Une passerelle provisoire permettant d'accéder au quai des voies 13 et 14 situées côté colline de Cointe assure désormais via les couloirs sous-voies de la gare la jonction entre les deux quartiers. La future gare sera quant à elle dotée de deux passerelles enjambant les voies, établissant ainsi la liaison entre les quartiers.

Louvain-Liège

On opère ici au départ de neuf chantiers solidaires. Les travaux ont été entamés sur toute la longueur du tracé et environ 50 % des travaux de génie civil, d'ouvrages d'art, de terrassement, d'assiette, d'égouttage et de voirie sont achevés. Fin 2000, on commencera les travaux de pose des voies, de la caténaire, des installations de signalisation... La ligne pourra être testée et homologuée début 2002, parce que les trains devraient être en état de parcourir la ligne à 300 km/heure dès mai 2002.

Liège-frontière allemande

C'est ici que les travaux sont le moins avancés. Certains dossiers font toujours l'objet de procédures administratives, les permis de bâtir ne sont pas délivrés ou il faut même encore opérer des choix de tracé. Le viaduc de Hammersbrücke - comme vous avez pu le lire dans ces pages (n° 8/99) - a bien été reconstruit. Quoiqu'il en soit, ce tronçon devra être mis en service en 2005. Affaire à suivre donc...

Liège-Guillemins

Du côté Hemricourt, l'accès à l'actuelle gare des Guillemins est contrarié par des voies fortement en courbe et de nombreux cisaillements (entrée et sortie de la gare à 40 et 60 km/h). Ces difficultés sont accentuées par les plans inclinés côté Ans et par une cassure de la ligne principale Bruxelles-Cologne frè-



Namur

Dans notre numéro 9/98, nous relations l'état d'avancement des travaux en gare de Namur. Un an s'est déjà écoulé. Où en sommes-nous ? L'occupation du bâtiment du MET (Région Wallonne) par un millier de personnes environ sera effective fin de cette année. La liaison piétonne est ouverte entre la place et le boulevard du nord au niveau de la dalle. Et fin de l'année, comme la photo le laisse présager, l'ossature de la couverture et des futures installations d'accueil sera terminée.

Ligne 147

C'est dans le souci de délester l'axe 161-162 Bruxelles-Arlon de son trafic marchandises et d'ainsi mieux y faire circuler les trains de voyageurs que l'idée de moderniser l'axe Ottignies-Fleurus-Auvelais-Dinant-Bertrix-Athus a été lancée. Au départ d'Ottignies, cet itinéraire de déviation empruntera l'actuelle ligne 140 jusque Fleurus. Ensuite, il réutilisera l'ancienne

ligne 147 Fleurus-Tamines, désaffectée depuis plus de trente ans et qui doit donc être remise en état. Après Auvelais, l'itinéraire gagne Namur par la dorsale wallonne (ligne 130), puis atteint Dinant. Il emprunte ensuite l'Athus-Meuse via Beauraing, Gedinne, Bertrix, Virton et Athus.

En Basse Sambre, l'ancienne ligne 147 est défrichée. Les travaux d'établissement de la nouvelle plate-forme sont en cours, les nouveaux ouvrages d'art sont érigés (passages supérieurs à Fleurus et Lambusart, nouveau pont sur la Sambre à Auvelais). Au-delà, entre Dinant et Athus, l'Athus-Meuse proprement dit est également en plein chantier. Nous développerons ce sujet dans un de nos prochains numéros.

Anvers-Nord

Voilà quelques années maintenant que la SNCB investit massivement dans la zone du port d'Anvers. En voici un bref aperçu.



Quelques chantiers spectaculaires: en haut à gauche: Zaventem et Diegem; ci-dessus: à gauche, Liège se prépare à la grande vitesse, à droite, une vue globale de la métamorphose de Namur et un ouvrage d'art sur la ligne 147.

C'EST À DIRE

Service éditeur
UCC Communication
042 Medias internes
avec

Anne-Catherine, Viviane Craps,
Jean-Paul Dumoulin, Leo Goosenaarts,
Julie Kermorvant, Laurent Leroy,
Alain-Pierre Meeus, Denis Moinil,
Jean-Claude Salemi, Wim Schuddinck,
Serdu, Jean-Pierre Vantighem,
Michel Visart

Production
Impression et distribution: Facility
management

Correspondance
C'EST À DIRE
CO.042 / Section 50
85 rue de France 1060 Bruxelles
☎ 02/526 37 80 - (911/63780)
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





5 bougies pour Eurostar ! 5 bonnes raisons de fêter l'événement



La gare de triage d'Anvers-Nord

Dans la gare d'Anvers-Nord, la moitié des voies (faisceaux C en direction du port) est complètement renouvelée. L'autre moitié (faisceaux B direction l'arrière-pays) doit être tout à fait prête, y compris la cabine de signalisation EBP, en 2001. Finalement, la gare de triage disposera d'une capacité totale de 56 voies.

Nouvel atelier de traction

On est en train de mettre la dernière main au bâtiment, aux voies, à la caténaire destinés au nouvel atelier de traction. Celui-ci sera opérationnel dès mars 2000. C'est donc à cette date que l'atelier de traction déménagera du Dam à Anvers-Nord.

Atelier de voitures

L'atelier de voitures d'Anvers-Nord remonte aux années 30. De grands travaux de renouvellement et d'extension sont en cours depuis octobre 1997. Les quatre halls devraient être achevés pour le milieu de l'année prochaine.

Main hub

An nord de la gare de triage d'Anvers-Nord et à proximité de la route express A12, la SNCB construit actuellement un nouveau "méga" terminal à conteneurs, un Main Hub. L'installation permettra de traiter de 6 à 700.000 transbordements par an. La construction des grues à conteneurs démarrera en janvier. La première phase devrait être finalisée vers la mi-2000 et on disposera ainsi d'une capacité de transbordement d'environ 300.000 transbordements. ■

Pour célébrer le 5^{ème} anniversaire d'Eurostar, la Flèche d'or, le premier train à avoir relié Paris et Londres dans les années vingt, a été présenté dans les gares de Paris-Nord et de Londres-Waterloo. Le voyage durait alors entre 7 et 18 heures ! Il faut aujourd'hui 3 heures entre ces deux villes et 2 h 40 de Bruxelles à Londres !

□ 14 décembre 1997: inauguration de la ligne à grande vitesse belge pour un voyage de 2 h 40.

d'une clientèle qui ne cesse de croître.

Les fréquences sont importantes, mais elles ne suffisent pas à fidéliser la clientèle. Outre le conducteur, le chef de bord et son assistant sont responsables du bien-être des passagers. Les passagers de première classe

3 partenaires, 25 millions de passagers

Unis dès le départ, Eurostar UK, la SNCF et la SNCB ont cons-

Un défi réussi

La première liaison commerciale par Eurostar de Paris à Londres et de Londres à Bruxelles remonte au 14 novembre 1994 mais c'est en 1981 que la décision d'étudier la liaison sous la Manche avait été prise par la France et la Grande-Bretagne.

Le défi était de taille ! Il fallait créer un service direct sans rupture de charge en associant trois sociétés de cultures différentes, élaborer un produit et une marque totalement nouveaux, concevoir 38 rames de haute technologie, construire des lignes à grande vitesse et des terminaux spéciaux.

Aujourd'hui, la notoriété d'Eurostar atteint 95 %, les trains assurent un service fiable et ponctuel (90 % des trains sont arrivés à l'heure entre le 1^{er} janvier et le 30 juin 1999 contre 65 % pour les compagnies aériennes entre les mêmes destinations), 25 millions de passagers ont voyagé en Eurostar, il y a jusqu'à 21 trains quotidiens entre Paris et Londres et 10 entre Bruxelles et Londres.

Des résultats commerciaux en hausse

En cinq ans, Eurostar est devenu leader du marché sur les relations Paris-Londres et Bruxelles-Londres. Entre les capitales française et britannique, Eurostar détient environ 60 % du marché et transporte plus de passagers que toutes les compagnies aériennes réunies. Pour le loisir, la part de marché est de plus de 80 % entre Paris et Londres et de 60 % entre Bruxelles et Londres. Pour les neuf premiers mois de l'exercice 1999, les ventes ont progressé de 3 % et le revenu de 6 % pour atteindre 450.600 euros (plus de 18 millions de francs belges).

Des dates historiques

- 11 septembre 1981: la France et la Grande-Bretagne annoncent le lancement d'études pour la création d'une liaison sous la Manche.
- 20 janvier 1986: Margaret Thatcher et François Mitterrand retiennent le projet Eurotunnel.
- 15 décembre 1987: les travaux du tunnel commencent.
- 28 juin 1991: le tunnel est entièrement creusé.
- 20 juin 1993: première traversée sous la Manche par un Eurostar.
- 6 mai 1994: inauguration du tunnel par le Président français et la Reine d'Angleterre.
- 14 novembre 1994: premières rames commerciales Paris-Londres et Bruxelles-Londres.
- 23 mai 1995: un million de passagers ont déjà voyagé en Eurostar.
- 29 juin 1996: début des liaisons entre Londres et Disneyland Paris.
- 7 mai 1997: 10 millions de passagers.



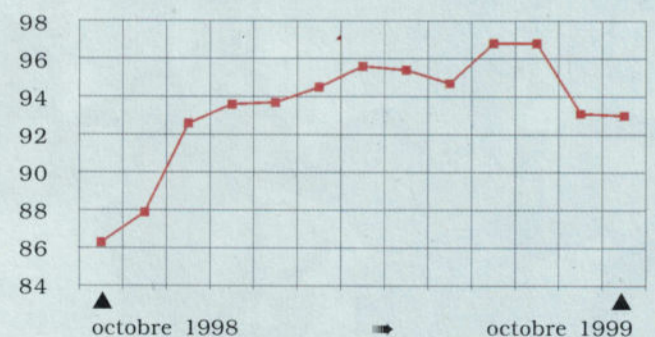
titué Eurostar Groupe en mars 1999. Il s'agit d'une structure de gestion unifiée dont l'objectif est de renforcer l'efficacité d'Eurostar tant au niveau des services rendus à la clientèle que du fonctionnement interne à l'entreprise. Cette collaboration à trois, qui se manifeste notamment par une présence de chaque partenaire au conseil d'administration d'Eurostar Groupe, permet d'assurer au mieux le développement des produits existants de manière à répondre aux besoins

bénéficient d'un service de restauration complet et ceux de deuxième classe peuvent acheter au bar des en-cas et des boissons (ces services peuvent varier suivant les lignes). Les trains Eurostar sont accessibles aux personnes handicapées, notamment les passagers voyageant en fauteuil roulant. Enfin les voyageurs les plus fidèles bénéficient des privilèges du programme Eurostar Voyageur Fréquent qui compte déjà plus de 100.000 adhérents. ■



De haut en bas: un faisceau de la formation Nord d'Anvers et les nouveaux ateliers de traction et des wagons.

Coefficient de régularité octobre Avec neutralisation: 93,0 %.



En octobre, le coefficient de régularité a subi le contrecoup de l'instauration des nouveaux horaires d'hiver le 26 septembre. Ces horaires combinent à la fois les modifications prévues en mai et en septembre. Les changements de matériel, qui ont parfois pris du temps, ont entraîné des modifications dans les habitudes

des voyageurs, avec pour conséquence des suroccupations et des retards.

De même, l'ensemble des travaux (page voisine) et plus particulièrement les travaux sur les lignes 94 et 96 ont eu pour effet d'allonger les temps de parcours.

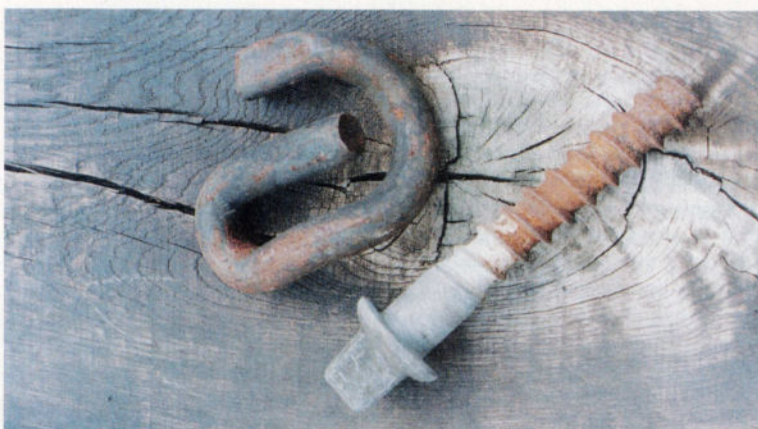
Concours photos "PATRIMOINE D'UNE SNCB D'AVENIR"



Comme nous l'indiquions dans notre édition précédente, les gagnants de notre concours photographique sont connus. Le 8 décembre dernier, nous les avons fêtés à deux pas de la rédaction. Vernissage de l'exposition et remise des prix en présence de monsieur Antoine Martens, Administrateur Directeur général adjoint.

L'exposition, qui pourra - nous l'espérons - être présentée dans les différents districts, est jusqu'en janvier dans le hall du 85 rue de France. Elle présente sur le thème du patrimoine, la vision et la sensibilité de photographes d'un jour ou de toujours au travers de 50 oeuvres couleurs ou noir et blanc.

Parmi ces photos, cinq ont été sélectionnées pour illustrer les cartes de voeux officielles de la société. Nous vous les proposons dans ce numéro. Ensuite, tout au long de l'an 2000, nous vous présenterons les 45 autres. Un rendez-vous à suivre...



Jan VAN DE VLIET



Dominique PIERRE



Les sourires en disent long sur la joie d'avoir été choisis parmi de nombreux autres et récompensés pour la créativité (photo du bas: tous les gagnants présents groupés devant l'exposition des photos lauréates). Certains - bien connus dans les cercles photographiques cheminots - ont même profité de l'occasion pour dévoiler à Antoine Martens quelques secrets de leurs créations (ci-dessus).



Roger UYTTERSROT



Michel SZELAGOWSKI



Jean-Maurice GOFFIN

