

A lire dans  
cette édition



L'Athus-Meuse  
> page 3

B-Cargo multiplie les  
raccordements  
> page 6



IRT: plus et mieux  
informés  
> page 7

Magazine du personnel de la SNCB

HORAIRES



## Nouveau service des trains à partir du 15 décembre

L'adaptation annuelle des horaires selon l'évolution de la demande et des moyens a lieu désormais en décembre. La décision a été prise à l'échelon international. Les nouveaux horaires sont donc entrés en vigueur le dimanche 15 décembre 2002. Le changement de cette année est marqué notamment par l'aboutissement de grandes modernisations.

### Changements sensibles entre Bruxelles et Liège (et au-delà)

La mise en service de la ligne à grande vitesse (LGV) entre Louvain et Liège, le 15 décembre, engendre une adaptation importante de l'offre de trains circulant entre Bruxelles, Aix, Cologne et Francfort.

Cette nouvelle ligne, l'IC A peut l'emprunter à 200 km/h, ce qui réduit le temps de parcours entre Liège et Bruxelles. La SNCB s'attend donc à un accroissement du taux d'occupation de ce train cet hiver. Afin de garantir le confort des voyageurs et d'offrir un service adapté à la demande, un train de pointe supplémentaire roule le matin et le soir, empruntant également la ligne à grande vitesse. Par ailleurs, le train IC A dessert dorénavant Welkenraedt et Eupen. De Liège, l'IC A part 6 minutes plus tard vers Bruxelles (à l'heure 55 plutôt que 49) et dans l'autre sens, il arrive 6 minutes plus tôt à Liège (à l'heure 05 au lieu de 11).

Depuis le 15 décembre, les 7 trains Thalys poursuivent leur parcours au-delà de Köln Hbf (Cologne) pour desservir également Köln Deutz. Leur horaire est modifié: le temps de parcours entre Bruxelles et Köln Hbf est de 2 h 22, soit un gain de 10 minutes. Ce gain de temps permet de réaliser, à Cologne, des correspondances supplémentaires vers des destinations allemandes. Depuis la même date, 3 trains allemands à grande vitesse - les ICE 3 - relient Bruxelles et Francfort (Frankfurt Hbf) en 3 h 46. Ce temps

de parcours sera encore sensiblement réduit lorsque les trains ICE 3 recevront l'homologation nécessaire pour pouvoir circuler sur la ligne à grande vitesse belge. Ces trains quittent Bruxelles-Midi à 6 h 14, 12 h 14 et 18 h 14. Dans l'autre sens, au départ de Frankfurt Hbf, ils partent à 6 h, 14 h et 18 h.

La liaison quotidienne Thalys vers Düsseldorf (un aller-retour quotidien) est suspendue. Des trains en correspondance vers Düsseldorf partent de Köln Hbf.

### Un peu partout en Wallonie

Suite à la bonne progression des travaux en gare de Namur, le découplage du train IC M vers les antennes de Dinant et de Huy-Liège est à nouveau réalisé. Les voyageurs ne doivent donc plus changer de train en gare de Namur.

Suite à la mise en service des nouveaux autorails 41 (matériel moderne offrant davantage de confort) sur la relation Charleroi-Couvin en 2002, la SNCB est en mesure d'augmenter la vitesse des trains sur cet axe et d'offrir aux voyageurs plus de trains et de meilleures correspondances à Charleroi. Ainsi, durant la semaine, une relation cadencée de type IR est d'application, ne desservant plus que les gares les plus importantes. Le temps de parcours est passé d'environ 60 minutes à 50 minutes. Toutefois, une dizaine de trains omnibus desservant chaque arrêt de la ligne sont maintenus, avec un temps de parcours d'environ 60 minutes pour l'ensemble

du trajet. Au total, 58 trains circulent chaque jour de semaine (dont 7 limités à Walcourt) contre 38 précédemment.

Les nouveaux autorails 41 circulent également sur la ligne Athus-Meuse, ce qui signifie pour les voyageurs, outre un confort nettement amélioré, un gain de 8 minutes entre Dinant et Bertrix ainsi qu'entre Bertrix et Virton.

La fréquence bi-horaire (un train toutes les deux heures) sera maintenue entre Namur et Ciney tandis que le tronçon Ciney-Arlon sera également desservi par un train toutes les deux heures au lieu d'un train toutes les quatre heures. Par ailleurs, entre Namur et Arlon, cinq points d'arrêt desservis en semaine le seront également le week-end (lire ci-dessous).

### Réouverture de certains points d'arrêt le week-end

En accord avec le Comité Consultatif des Usagers, la SNCB a étudié la réouverture de certaines gares le week-end, en tenant compte de la faisabilité technique et de la fréquentation escomptée. Sur base de ces éléments, neuf points d'arrêt, déjà desservis par des omnibus en semaine, sont rouverts le week-end depuis le 15 décembre: Leignon, Chapois, Aye, Forrière et Viville sur la ligne 162 Namur-Arlon-Luxembourg; Sclaigneaux sur la ligne 125 Liège-Namur; Maffle sur la ligne 92 Ath-Mons; Méry sur la ligne 43 Liège-Rivage-Gouvy; Wezemaal sur la ligne 35 Louvain-Hasselt.

### Une bonne année... difficile

Le déficit de la SNCB est estimé à 1,1 milliard d'euros pour 2002. Il est en partie structurel, c'est-à-dire dû au fonctionnement même de l'entreprise. Il découle aussi des investissements réalisés par la SNCB. Il réapparaîtra chaque année en se cumulant et atteindra un niveau vraiment insupportable si on ne s'y attaque pas. L'administrateur délégué, sur la base du diagnostic qu'il a établi depuis son arrivée fin juin à la tête de la SNCB, estime que l'effort doit être réparti entre l'Etat, actionnaire majeur de la SNCB, et l'entreprise elle-même. Il avance des quotas respectifs à 20 % pour nous et 80 % pour l'Etat. Il l'a annoncé à la presse il y a quelques semaines déjà. Il a de même expliqué que le redressement passe par un plan d'entreprise qui sera finalisé et présenté à l'autorité de tutelle au début du printemps.

Nous vivons - comme d'autres entreprises - dans des turbulences qui rendent notre quotidien inconfortable. On a pu voir, toutefois, à diverses reprises, que la Direction de la SNCB s'engage résolument pour rassembler toutes les chances de réussir la nécessaire évolution de l'entreprise.

Tout cela nous annonce une année difficile, remplie de défis. Une année emballante pour ceux qui veulent porter, parmi bien d'autres collègues, avec les moyens dont ils disposent, le devenir de leur entreprise. Nous pouvons être des milliers à porter ce projet. Ce sera donc une bonne année quand même !

## Inauguration princière pour la LGV entre Louvain et Ans



C'est le conducteur Raymond Bellaire et l'accompagnateur Michel Rademakers, qui ont eu le privilège d'emmener Monseigneur de Bruxelles à Liège lors de l'inauguration de la LGV Louvain-Ans.

Le 10e jour de décembre, dans un froid de Sibérie mais sous le chaleureux patronage de S.A.R le Prince Philippe, la ligne TGV Bruxelles-Liège a été officiellement inaugurée. C'est la première étape du chantier TGV branche est (vers l'Allemagne) qui s'est achevée. A l'horizon 2006, la mise à quatre voies du segment Bruxelles-Louvain constituera l'étape suivante. La dernière étape devra achever d'importants travaux entre Liège et

l'Allemagne, notamment le tunnel de Soumagne.

Le nouveau segment inauguré, d'une longueur de 63 km, raccourcit le temps de parcours entre Bruxelles et Liège de 10 minutes. Il est depuis le 15 décembre emprunté par 7 Thalys quotidiens Paris-Cologne qui circulent à 300 km/h. Une nouveauté : des trains du service intérieur circulent également sur cette ligne mais à 200 km/h.



## La gare de Verviers-Central rénovée

Mélange de pierre, de verre et de fer forgé, la gare de Verviers-Central a nécessité une rénovation dans le respect le plus strict de l'œuvre originale.

Un gommage doux pour les façades, ce procédé garantit donc la préservation et la mise en valeur des bas-reliefs qui sont particulièrement nombreux à Verviers-Central. Dans le même temps, la façade principale, côté voies, est également rénovée.

Comme Bruxelles-Central, Verviers a la particularité de ne pas être construite à côté mais au-dessus des voies. On

a réparé en profondeur des éléments en béton des cages d'escaliers et a refait leurs peintures. Rafrâchissement également des peintures de toutes les boiseries en chêne et des ferronneries extérieures. Sur les quais, les abris et les bancs sont aussi entièrement repeints.

Aujourd'hui, grâce aux efforts importants visant à offrir à sa clientèle un maximum de facilités d'accès et de services, la gare de Verviers-Central, œuvre architecturale unique au passé glorieux, est désormais prête à affronter vaillamment l'avenir.

## Opel inaugure son Benelux Express

Fruit d'une collaboration transfrontalière entre DB Cargo, B-Cargo et Railion Benelux, le train roule non-stop entre Anvers et Bochum.



Opel connaît le train, et pour cause: près de 95% des trafics de marchandises entre les différentes usines de l'entreprise sont déjà assurés via le rail. Mais Opel souhaitait une solution plus optimale aux acheminements assurés alors. Qualité optimale, livraison "just in

time" et prix raisonnable: telles étaient les conditions posées par Opel à DB Cargo pour l'élaboration d'un nouveau concept de transport inter-usines. Le résultat, c'est le Benelux Express qui roule deux fois par jour dans chaque sens entre les usines Opel de Bochum,

en Allemagne, et Anvers. Comme la liaison est assurée par un seul conducteur et une seule locomotive transfrontalière, le nombre d'arrêts est limité de cinq à deux. En outre, la liaison se fait via Emmerich et Essen, aux Pays-Bas, ce qui permet de réduire le temps de transport de deux heures.

Les trains sont également plus longs, dans la mesure où ils font 670 mètres au lieu des 630 mètres actuels, et peuvent transporter 1.350 tonnes au lieu de 1.100 tonnes pour les autres trains. "Dans le contexte de la libéralisation du transport ferroviaire de fret, B-Cargo entend rester un acteur important", a commenté Albert Counet, general manager de B-Cargo. "L'Opel-Benelux-Express est un bon exemple des collaborations futures entre plusieurs opérateurs, basées sur une organisation orientée client."

## 11 familles à Six Flags Belgium

En juillet 2002, la SNCB et Six Flags Belgium ont fêté le 60.000ième B-excursion de la saison en invitant 11 familles venues des 10 provinces de Belgique et de Bruxelles afin de passer une journée dans le parc d'attractions. Les heureux invités ont été tirés au sort parmi les personnes ayant participé à différentes bourses organisées par la SNCB mais n'ayant

jamais rien gagné. La collaboration entre le parc d'attractions et la SNCB date du 30 avril 1977 du temps de Walibi. Chaque année, Six Flags accueille entre 1 et 2 millions de visiteurs d'où la nécessité de devoir gérer le problème de son accessibilité. A ce titre, le parc est privilégié par la proximité de l'autoroute. Mais les visiteurs font souvent une

longue file avant de pouvoir y entrer. La présence du point d'arrêt de Bierges quasi intégré dans le parc est une excellente alternative à l'approche routière.

**1997-2001: plus de 300.000 voyageurs par an en gare de Bierges-Six Flags**

Les b-excursions dépassent durant

cette période les 80.000 excursionnistes par an pour atteindre un record de 95.000 unités en 1999. Au total, les billets B-excursions et les autres titres de transport représentent près de 150.000 visiteurs par an, soit, en considérant les billets aller et retour, un total de 300.000 voyageurs par an empruntant la gare de Bierges-Six Flags.

### Aujourd'hui

La saison est terminée. Elle reprend au printemps prochain. La piscine, par contre, est ouverte toute l'année et le point d'arrêt également.

DANS LA PRESSE  
Het Laatste Nieuws 05/12/2002

## VTM lance un nouveau documentaire : 'Gare du Midi' 'Rien de plus passionnant que la vie de tous les jours'

Sur VTM a commencé ce 5 décembre une série documentaire en neuf épisodes sur les coulisses de la Gare du Midi. C'est l'occasion de découvrir en point de mire les hommes et les femmes qui travaillent dans la plus grande gare ferroviaire du pays et qui entrent directement ou indirectement en contact avec les voyageurs. Des prises de vues ont été tournées dans la cabine de signalisation, le terminal Eurostar qui baigne dans une ambiance d'aéroport, l'infokiosque dans le hall central ainsi qu'au guichet 'Contentieux', tout comme dans l'atelier de lavage des trains où des recherches sont effectuées pour repérer des illégaux et détecter des explosifs. Marc Geenen anime la série et se charge des textes et des commentaires. "Les documentaires 'reality show' sont actuellement à la mode. Je crois également en ce genre. Il n'y a rien de plus passionnant que la vie de tous les jours."

"Depuis la faillite de la Sabena, Zaventem a perdu pas mal de voyageurs", continue Geenen. "La Gare du Midi est devenue la plus grande artère, le cœur du réseau des transports en Belgique. Elle voit défiler quelque 20 millions de voyageurs par an. La SNCB est également le plus grand employeur du pays. Donc, si quelque chose tourne mal, énormément de gens sont concernés."

"Nous montrons vraiment tous les coins et recoins de la gare. Notre équipe a pu aller partout, nous montrons des endroits qui n'ont encore jamais été vus à la télévision. On a tourné chez les anciens fonctionnaires que beaucoup de gens continuent d'associer avec les chemins de fer belges, mais nous mettons également en vedette la nouvelle génération de cheminots qui travaillent dans et autour du terminal Thalys et Eurostar. Il s'agit véritablement de deux mondes différents et l'effet de contraste est assez amusant en lui-même. Au total, nous avons suivi douze personnes pendant huit mois. Il faut un certain temps pour trouver des personnages, mais au fil des prises de vues ils gagnent en assurance et finissent par oublier les caméras." (...)

### Qui est qui ?

Durant neuf semaines, le téléspectateur suit Franky Christiaens qui doit s'assurer que les hôtes du salon VIP ne manquent de rien. Le chef d'équipe Jonan De Cooman et ses collaborateurs sont chargés de maintenir les voies en bon état. Julien Speeckaert se consacre aux voyageurs aveugles et souffrant d'un handicap. Maryse Bogaert est 'duty manager' et s'occupe de canaliser les flux de voyageurs. Michel Mommens résout tous les problèmes rencontrés ou posés par la clientèle et tient les guichets à l'œil. Pierre Van Elewijck et Robert Van de Staey sont des agents du triage qui accouplent et désaccouplent tous les trains. Enfin, Roger Motquin est porteur de bagages.

"Zuidstation" est une série qui court jusque fin janvier tous les jeudis soirs et que certains francophones ont peut-être regardée.

**Que penser d'une telle initiative ? Comment se positionner face à un tel exercice de télé-vérité ?**

Des réactions sont déjà venues par l'intranet et même par écrit. Nous pouvons pousser plus loin. Donnez-nous votre avis:

**C'EST A DIRE**

**CO.042, section 26/2**

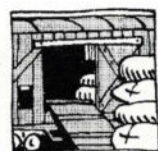
**Rue de France 85**

**1060 Bruxelles**

E-mail: [cadwz@b-rail.be](mailto:cadwz@b-rail.be)

Intranet: [site Service Staff Communication, page "contact us"](#)





# L'Athus-Meuse est ouverte au trafic de marchandises

La ligne Athus-Meuse est officiellement entrée en service le 15 décembre dernier. Le trafic marchandises entre les pôles industriels et les ports de notre pays, principalement le port d'Anvers, et le sud de l'Europe peut ainsi éviter les lignes 161 et 162 actuellement saturées.



Après 11 années de travaux de modernisation, l'axe Dinant-Bertrix-Athus est aujourd'hui électrifié en 25 000 volts alternatif, la tension utilisée sur les lignes à grande vitesse récentes.

Conséquence de l'électrification de l'axe: la vitesse des trains de marchandises sur la ligne est augmentée, la vitesse de référence passant de 90 à 120 km/h, excepté dans la vallée de la Lesse jusqu'à Houyet et à hauteur de certaines courbes.

On peut également y faire circuler des engins beaucoup plus puissants.

Depuis l'ouverture de la ligne Athus-Meuse en décembre, les trafics voyageurs et fret sur cet axe Nord-Sud peuvent être scindés: l'Athus-Meuse est d'abord dédiée au trafic de marchandises, tandis que la ligne 162 est prioritairement réservée au trafic de voyageurs.

## Basculement progressif du fret

Pour les clients marchandises, l'électrification de l'Athus-Meuse induit une meilleure rentabilité et une amélioration des capacités de l'axe Nord-Sud. Environ 3 milliards de tonnes-kilomètres brutes, soit 15% du fret total de la SNCB, circulent annuellement sur cet axe. Les trains de marchandises pourront quitter le port d'Anvers pour rejoindre le Luxembourg, l'Est de la France, la Suisse ou l'Italie via Louvain et Ottignies puis la ligne 147 Fleurus-Auvelais et, ensuite l'Athus-Meuse.

Le trafic fret précédemment réalisé par la ligne 162, soit environ 450 trains par semaine, bascule donc en partie sur l'Athus-Meuse. Depuis l'ouverture de la ligne, trente-cinq trains de marchandises par jour (dans les 2 sens) circulent sur l'Athus-Meuse. Le nombre devrait croître progressivement.

Le matériel mis en service est performant: ce sont les locomotives modernes de la série 13 qui remorqueront les trains de marchandises, ainsi que les "série 3000" des chemins de fer luxembourgeois.

Ces machines universelles très puissantes circulent déjà sur certaines lignes voyageurs mais répondent aussi aux exigences du service marchandises. Leur caractéristique bicourant leur permet de poursuivre leur trajet au-delà de nos frontières et de circuler à vitesse élevée tout en offrant une puissance de traction très élevée.

Pour l'Athus-Meuse, 41 locomotives sont prévues afin d'assurer les trafics entre Anvers et Bâle, via Woippy et Metz.

## Trafic fret cadencé

La SNCB a profité de l'ouverture de l'Athus-Meuse modernisée et électrifiée pour revoir son service des trains entre Anvers / Louvain et la gare luxembourgeoise de Bettembourg, de manière à faciliter les trafics vers la Suisse, la France et l'Italie. Concrètement, les sillons sont cadencés entre Louvain et Bettembourg. Ce cadencement tient compte des changements d'horaires (sillons également cadencés) prévus par la SNCF et les CFL entre Bettembourg / Thionville et Bâle. Un arrêt est prévu à Bertrix pour un changement éventuel de conducteur, afin de permettre un aller-retour par prestation.

Les trains effectuent des services en navettes entre Anvers et Bâle (plaque tournante de tous les trafics vers le sud), Woippy (plaque tournante du trafic diffus) et Metz (plaque tournante pour beaucoup de trafics combinés).

L'ouverture de l'axe Athus-Meuse assurera une meilleure fiabilité et une plus grande régularité des acheminements.

## Un plus pour les voyageurs aussi

Les trains de voyageurs continuent à circuler sur l'axe Athus-Meuse, entre Dinant, Bertrix/Libramont et Virton. La décision de remettre l'axe en service en le modernisant et en l'électrifiant a été reçue comme pain béni pour le trafic voyageurs. La clientèle

des relations Dinant-Bertrix et Libramont-Bertrix-Virton profite également de la modernisation. Désormais, grâce à une vitesse plus élevée sur la ligne, le voyageur bénéficie d'un gain de temps appréciable: 8 minutes entre Dinant et Bertrix ainsi qu'entre Bertrix et Virton et 12 minutes sur le parcours Libramont-Virton.

Par ailleurs, le basculement du trafic de marchandises des lignes 161 - 162 (Bruxelles-Namur-Luxembourg) vers l'Athus-Meuse déleste ces lignes voyageurs du trafic de marchandises, plus lourd et plus lent, ce qui devrait, à terme, augmenter la régularité sur l'axe Bruxelles-Luxembourg.

Le matériel voyageurs utilisé sur la ligne est d'un confort comparable aux dernières voitures I 11 et aux automotrices 96 qui circulent sur la dorsale wallonne notamment: il s'agit des autorails 41, les nouveaux autorails achetés par la SNCB et mis en service il y a peu à Bertrix. Ils remplacent les anciens autorails 44 et 45 et les voitures M2, âgés de près de 40 ans. Composés de deux voitures accouplées de manière permanente, les autorails 41 offrent un total de 150 places assises (12 en première classe et 138 en seconde classe). Grâce à une plate-forme multifonctionnelle, il est possible de transporter des vélos et des bagages de grande dimension à bord des autorails 41. Des panneaux électroniques d'information situés au-dessus des pare-brise et à côté des doubles portes d'accès centrales mentionnent la destination du train tandis qu'un système de sonorisation permet aux voyageurs d'être constamment tenus informés.

La SNCB a décidé de mettre ces autorails "de dernière génération" en service sur l'Athus-Meuse plutôt que du matériel électrique car, vu le nombre de voyageurs sur la ligne, ils sont économiquement plus intéressants que des autorails électriques bi-tension. En effet, la composition des trains (2 voitures accouplées) est économiquement plus intéressante avec du matériel diesel. Toutefois, il n'est pas impossible que certains trains de pointe à composition plus longue soient assurés en traction électrique. Par ailleurs, la SNCB a rénové et modernise encore les gares et points d'arrêt de la ligne. Ainsi, à Gendron-Celles, les quais ont été rénovés et un

couloir sous-voies a été construit. A Houyet, le bâtiment voyageurs a été rajeuni et les quais ont été refaits. Bertrix a aussi été rénovée il y a peu ainsi que Beauraing où l'on a modernisé les quais, les abris de quais et construit un couloir sous-voies. La gare de Florenville a subi un léger lifting et à Graide et Paliseul, on a installé de nouveaux quais. La rénovation de la gare de Dinant est en cours actuellement. Il est également prévu de construire un couloir sous-voies à Bertrix et à Florenville et de rénover la gare de Virton.

## La sécurité n'est pas oubliée

La sécurité, essentielle à la SNCB, a également été renforcée. La commande de l'ensemble du trafic sur la ligne se fait au départ d'une seule cabine de signalisation entièrement informatisée située à Bertrix. Ce centre de gestion du trafic de la dernière génération fait appel aux technologies de pointe et permet aux opérateurs de suivre les convois en temps réel sur toute la ligne et d'intervenir rapidement en cas de problème.

L'axe Athus-Meuse est équipé, dès ce jour, de câbles à fibres optiques permettant de transmettre toutes les informations utiles à l'exploitation de la ligne (téléphonie, signalisation, télécommande de sous-stations, ...).

A signaler que les locomotives sont progressivement équipées de modules GPS qui permettent l'envoi de SMS aux répartiteurs de traction en cas de problème. 15 seront équipées lors de l'ouverture, les autres le seront progressivement par la suite. Comme le GPS est basé sur une communication par satellite, toute la ligne est accessible.

Des bornes SOS disposées tout au long de la ligne et permettant de communiquer avec les techniciens au sol sont opérationnelles depuis le 15 décembre.

La ligne Athus-Meuse sera également une des premières à être équipée du système GSM-R (système de GSM propre aux réseaux de chemins de fer européens et disposant d'une fonction de sécurité) à partir de 2005. Le GSM-R remplacera progressivement les réseaux radio analogiques actuels,

c'est-à-dire la radio sol-train, et permettra au machiniste d'entrer directement et très facilement en contact avec les opérateurs de la cabine, sans quitter le poste de conduite.

Comme le GSM-R est destiné à un usage strictement interne à la SNCB, l'implantation des antennes est prévue pour qu'il couvre toute la ligne ferroviaire. Le GSM-R répondra donc aux besoins en communication mobile dans des domaines tels que le contrôle et la sécurité du trafic des trains ainsi que la sécurité du personnel affecté au service des trains ou effectuant des travaux d'infrastructure. ■



## 11 ans de travaux

Dès 1991, la SNCB commençait la modernisation de la ligne (voie, ouvrages d'art et signalisation). Les travaux d'électrification ont, eux, débuté en 1995. Les lignes 165 Bertrix-Virton-Athus-Rodange et 166 Dinant-Bertrix ont été électrifiées en 25 000 volts alternatif, la tension utilisée sur les lignes à grande vitesse récentes. La ligne compte 6 000 poteaux caténaires, placés le long des voies, et est alimentée par 2 sous-stations électriques, l'une située à Houyet et l'autre à Virton. Elle compte aussi 11 postes à auto-transformateur.

Afin de pouvoir réaliser les travaux liés à cette électrification, il a fallu adapter les ouvrages d'art situés sur la ligne. Ainsi, la SNCB a procédé à la mise à un gabarit plus important de 37 ponts routiers et de 9 tunnels.

En ce qui concerne la modernisation, les voies ont été complètement renouvelées. De nouveaux rails ont été posés, suivant la technique des longs rails soudés, ce qui permet de réduire les effets sonores lors du passage des trains. Les traverses en béton et le ballast assurent une meilleure stabilité de la voie. Ces matériaux garantissent aussi une meilleure qualité de la voie dans le temps. En outre, de nombreux ponts ferroviaires ont été renforcés.



	L	M	M	J	V	S	D	
JANVIER			1	2	3	4	5	JANVARI
	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			

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

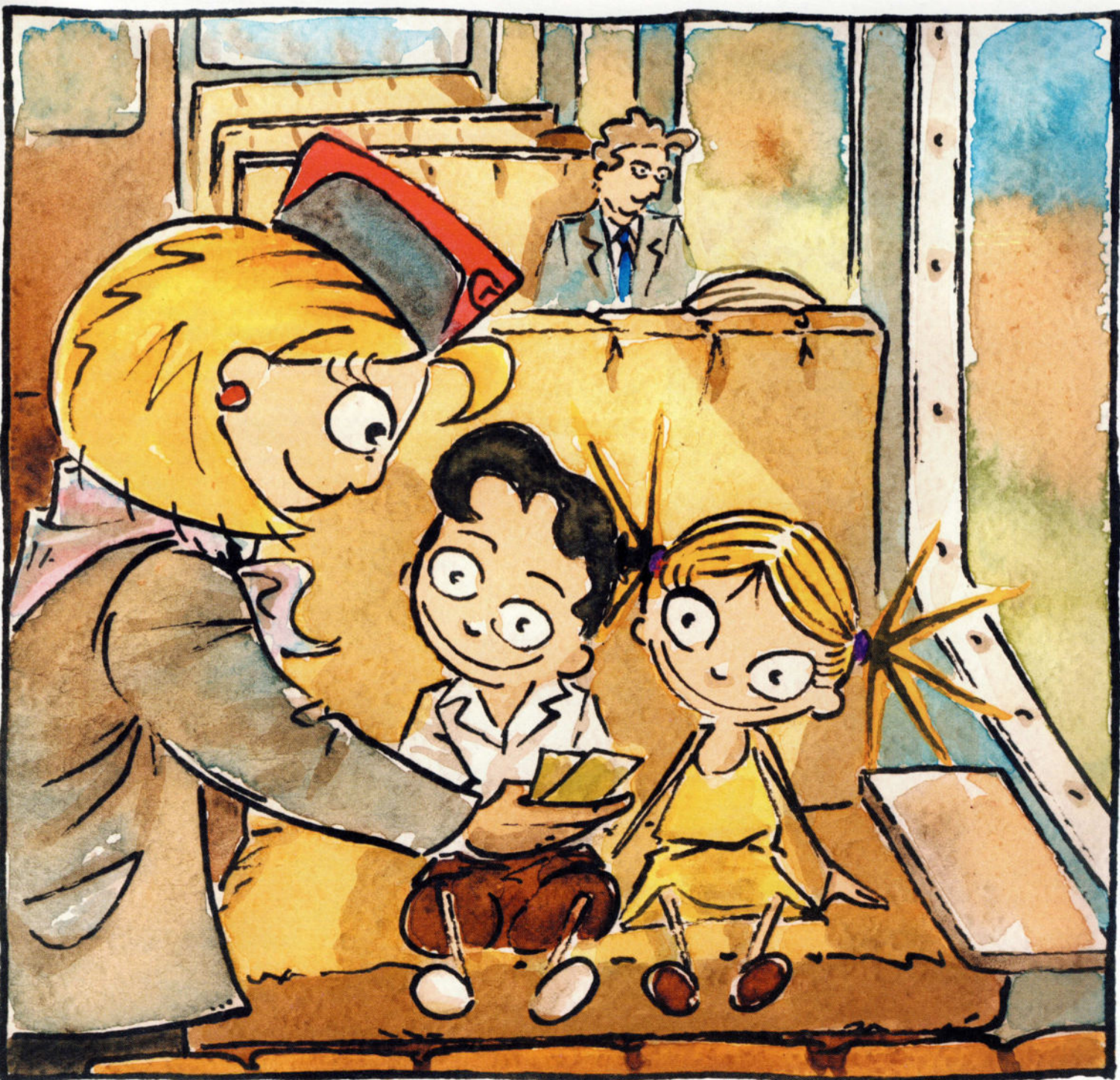
							1	2	
MARS	3	4	5	6	7	8	9		MAART
	10	11	12	13	14	15	16		
	17	18	19	20	21	22	23		
	24	25	26	27	28	29	30		
	31								

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

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

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





	M	D	W	D	V	Z	Z
JULIET		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			

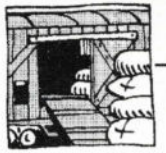
AUGUSTUS					1	2	3
	4	5	6	7	8	9	10
	11	12	13	14	15	16	17
	18	19	20	21	22	23	24
	25	26	27	28	29	30	31

SEPTEMBRE	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					

OKTOBER			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

DECEMBRE	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				
	L	M	M	J	V	S	D



# B-Cargo multiplie les raccordements au réseau ferroviaire

*Pour nombre d'entreprises, faire appel au rail pour assurer leurs acheminements signifie raccorder leurs usines au réseau ferroviaire. Pour davantage répondre à la demande des clients, B-Cargo poursuit donc sa politique de raccordement d'entreprises au réseau ferroviaire.*

B-Cargo a l'ambition d'étendre sa base de clientèle, ce qui sous-entend, dans nombre de cas, d'étendre son réseau de raccordements ferroviaires. De tels raccordements doivent cependant trouver leur justification par la régularité des trafics attendus ensuite: les coûts d'installation du raccordement d'une usine ou d'un entrepôt au réseau ferré belge doivent pouvoir être compensés par les volumes qui seront ensuite transportés. B-Cargo traite actuellement, en étroite collaboration avec la D Réseau (Gestionnaire de l'Infrastructure), un grand nombre de nouveaux dossiers de raccordements, et pas seulement dans les zones portuaires.

Ainsi, dans le cluster de Puurs, le long du canal, différentes entreprises ont demandé d'être raccordées. Ces raccordements devraient être achevés en 2003.

Un autre projet est en cours pour la nouvelle usine du producteur de papier StoraEnso à Langerbrugge, dans

la zone du canal à Gand, usine où arrivent par rail des matières premières et du papier recyclé et d'où repartent la production de papier.

Egalement à l'étude le prolongement de la ligne 207 le long du Canal Albert, à partir d'Herentals pour se raccorder au terminal fluvial et réaliser un développement en trimodalité.

A Lommel, sur la ligne 19, se construit le parc industriel Kristalpark. Plusieurs entreprises qui y sont implantées ont demandé un raccordement.

Sur la ligne 20 Lanaken-Maastricht actuellement fermée, le producteur de papier Sappi a demandé un raccordement au réseau ferroviaire néerlandais via Visé.

A Genk, l'entreprise chimique italienne Sadeban souhaite se raccorder au réseau belge, tandis que le raccordement d'ALZ et du port de Genk sera étendu.

D'autres projets concernent les ports d'Anvers, tant sur les rives gauche que droite, notamment au Deurganckdok ou pour Katoennatie.

Dans le port de Gand, il est prévu de raccorder le futur Kluzendok à la ligne 55.

A Zeebrugge, le complexe Toyota vient d'être raccordé et a démarré ses premières expéditions ferroviaires.

Enfin il faut encore citer les nombreux projets très avancés dans l'Entre Sambre et Meuse, à Feluy, à Ghlin Baudour, sur la ligne 285 à Hermalle-sous-Huy, ainsi que Garocentre à La Louvière.

## Rail et voie d'eau : une solution d'avenir

L'entreprise Belle Roche Sablar (BRS) qui exploite depuis cette année la carrière de la Belle Roche à Comblain-au-Pont a mis en place un schéma logistique combinant le rail et la voie d'eau et a, pour cela, investi dans la remise en service du raccordement inutilisé depuis plus de 10 ans.

*"Le permis d'exploitation imposait de faire appel au rail. Mais ce mode de transport a aussi l'avantage de limiter*

*les nuisances vis-à-vis des riverains," explique Jacques Delapierre, administrateur de BRS. "Nous sommes de plus convaincus qu'à terme, les problèmes de mobilité seront tels que les modes d'acheminement alternatifs à la route seront une solution indispensable." Il est vrai qu'un train transporte l'équivalent du chargement de quarante camions.*

*La carrière fournit des concassés de calcaire destinés au secteur des*

*aménagement routiers (fondations, béton, enrobé, etc.). "Nous envoyons actuellement deux trains complets de 1330 tonnes par semaine jusqu'à la darse sud de l'île Moncin où les concassés sont transbordés sur péniche", poursuit Marc Neuenschwander, chef de carrières chez BRS. "A terme, nous pourrions aller jusqu'à un train par jour. En pleine production, nous devrions acheminer annuellement jusqu'à 150.000 tonnes par train."*

## SOWAREC, spécialiste de la récupération et du recyclage de métaux, fait appel au rail

SOWAREC (pour Société Wallonne de Récupération), une filiale de la firme Galloo spécialisée dans le recyclage des métaux ferreux et non-ferreux, assure la dépollution des véhicules hors d'usage. Une fois dépollués, les épaves sont acheminées par rail à Menin où elles sont broyées.

Après quoi le métal est réutilisé par la sidérurgie.

*"La société SOWAREC a entamé ses activités à Ghislenghien il y a un an", explique Claudio Rodeghiero, directeur de l'entreprise. "Notre entreprise*

*qui est agréée pour la dépollution des voitures hors d'usage, traite chaque mois quelque 1000 à 1500 tonnes d'épaves. Elle respecte des critères de sécurité et d'environnement très sévères."*

*Sont extraits des épaves tous les éléments polluants : différents liquides (carburant, huile de moteur, liquides des freins et de refroidissement, etc.), batteries et pneus. Après quoi les véhicules sont détruits et compactés, puis acheminés par chemin de fer jusqu'à l'usine Galloo de Menin pour être broyées. A ce stade, un certificat de*

*déstruction est délivré. Les métaux sont ensuite utilisés par la sidérurgie pour produire de l'acier neuf.*

*"Nous récupérons actuellement 85% du poids du véhicule. A l'horizon 2015, l'Europe fixe l'objectif à 95%", précise Claudio Rodeghiero. La destruction des épaves est un marché d'avenir en Belgique : sur les 100.000 véhicules annuellement hors d'usage qui restent dans le pays (le reste est exporté), seuls 13.000 passent par les firmes de dépollution avant destruction.*

# Le transport international de voyageurs va bien

*Au cours des huit premiers mois de cette année, le chiffre d'affaires du trafic ferroviaire international a progressé, en Belgique, de 4,8 % pour atteindre 150,5 millions par rapport à la même période l'an dernier. En ce qui concerne les recettes en gares, le chiffre d'affaires a augmenté de 65 % de 1995 à 1999, et a plus que doublé de 1995 à 2001, passant de 68,7 millions à 142,3 millions, soit une augmentation de 107 %.*

La SNCB joue aussi bien un rôle de "transporteur" - avec Thalys, Eurostar, les TGV vers la France et les trains internationaux classiques - que de "distributeur".

## Rôle de transporteur

En trafic international classique, il faut distinguer, au sein de la SNCB, deux types de trains: les trains gérés conjointement avec d'autres sociétés de transport européennes et les trains exploités exclusivement par la SNCB. Les premiers roulent surtout sur les liaisons vers l'Allemagne et l'Autriche. Les trains qui sont gérés à 100% par la SNCB sont les trains vers la France et l'Italie et les auto-trains. Cette distinction a bien sûr



des conséquences sur le prix d'un billet, les revenus et les risques financiers pour la SNCB. L'avenir du trafic international classique est donc déterminé par la rentabilité.

Fin août, plus d'un demi-million de personnes ont emprunté sur de longues distances les trains internationaux classiques. Les "autotrains" ont également remporté un vif succès. En 2001, quelque 102.000 voyageurs avaient opté pour cette formule de voyage et près de 17.800 véhicules avaient été transportés.

Les TGV Bruxelles-France, quant à eux, ont transporté près de 350.000 voyageurs tandis que les trains Thalys enregistrent, à la fin du mois d'août 2002, une croissance de 4,7 % du trafic et de 8,4 % en recettes. Les ventes

pour le Thalys Soleil à destination de Marseille depuis Bruxelles ont connu une augmentation de 124 % par rapport à la saison 2001.

L'Eurostar a, quant à lui, transporté en 2001 plus de 7,8 millions de clients. La plupart d'entre eux ont voyagé sur l'axe Londres-Paris, Londres-Bruxelles étant la deuxième liaison fréquentée. C'est fin 2003 que la première partie de la ligne à grande vitesse sera ouverte en Grande-Bretagne. Dès la mise en service de la nouvelle ligne, le temps de parcours entre Londres et Bruxelles sera réduit de près d'un quart d'heure.

ICE, ce sont trois lettres encore peu connues du public belge mais le train qui les porte devrait se populariser dans le futur. L'ICE, train à grande

vitesse allemand, circulera également à grande vitesse sur le réseau belge entre Bruxelles et Francfort. Toutefois, certaines conditions doivent encore être remplies pour pouvoir circuler sur notre ligne nouvelle: les ICE doivent être homologués pour cette ligne et un contrat commercial doit être conclu avec la SNCB. Cela fait, 3 trains relieront Bruxelles et Francfort chaque jour en 3 h 30 environ.

## Rôle de distributeur

La délivrance de titres de transport peut être effectuée selon différents canaux: via Sabin, système de vente classique à la SNCB; les agences de voyage; en réservant on line ou par téléphone via le Telesales pour Thalys, Eurostar, TGV Bruxelles-France, ou un autre TGV français.

D'autre part, BeNeRail International est une alliance stratégique conclue entre la SNCB et les chemins de fer hollandais (NS) de manière à rester leader en matière de vente et de réservation des billets internationaux sur leur propre marché. Cette alliance a des effets positifs sur l'offre à la clientèle et préserve une position forte par rapport à des concurrents. Pour le client, cela signifie qu'il peut réserver et recevoir son billet comme et quand il le désire.

Autre modification importante: les chemins de fer allemands (DB) instaurent une nouvelle politique tarifaire. Pour cette raison, la vente de billets, la réservation de places et l'information correcte sur les trains classiques de, via ou vers l'Allemagne ont été interrompues début novembre le temps de basculer vers le nouveau système. Mais ce ne fut que temporaire.





# IRT: mieux informés, plus vite informés

Le lancement du projet IRT (Information Real Time) a eu lieu au deuxième semestre 2001. Il est destiné à informer mieux et plus rapidement nos clients, les voyageurs, en cas de perturbations de la circulation des trains. Dans cet ordre d'idées, une approche intégrale est nécessaire.

## IRT: soigner les points noirs de la chaîne d'information

Eric Noë, chef de service Opérations à VN, et Etienne De Ganck, responsable de la Gestion Centrale du Trafic à Réseau, ont porté le projet sur les fonds baptismaux. "Une firme externe a interviewé quelque 80 collaborateurs de la SNCB qui participent à la chaîne de l'information ciblée sur la clientèle. Il en est résulté une liste de points noirs".

### Le projet IRT

Parmi ces points noirs, on trouve: manque d'uniformité dans l'approche, communication trop peu proactive, vision partielle de la chaîne de l'information et des tâches imparties aux autres agents, problèmes d'accessibilité de la gestion du trafic en cas d'incident sérieux, évaluation insuffisante des flux d'information et coaching lacunaire sur le terrain, manque de qualité des installations de sonorisation, etc. "Cette information de base a été regroupée sous 12 thèmes traités par 12 groupes de travail qui étaient composés d'experts de R et VN, assistés de collaborateurs de TR, IT, Communication, B-Télécom. Chaque groupe de travail a

formulé des propositions et suggéré des actions en rapport avec tous les points noirs localisés dans sa zone à problèmes".

### Le plan d'action

Aujourd'hui, le grand plan d'action est prêt. Deux catégories de mesures ont été retenues: les 'Quick Actions' qui conduisent à court terme, sans effort financier notable, à une meilleure diffusion de l'information, ainsi que des mesures structurelles plus radicales dont les effets ne se feront sentir qu'à plus ou moins long terme.

Etienne De Ganck: "Les 12 groupes de travail étaient les penseurs. Ils ont maintenant cédé la place à un groupe de travail d'implémentation, les acteurs. Ils ont pour mission de concrétiser toutes les actions jusqu'à des moindres détails. Et ils ne manqueront pas d'assurer un suivi des actions". Le groupe de pilotage d'implémentation est dirigé par Eric Noë de VN et Etienne De Ganck et Marcel Baelle (chef Directions Régions) de Réseau. Et déjà, ça bouge !

## Tous les maillons principaux possibles dans la chaîne d'information optimale



## Premier pilier de la bonne information: des moyens matériels

Une bonne information requiert la mise en oeuvre de moyens matériels et humains. L'un de ceux-ci est l'informatique. Etienne De Ganck: "Un coordinateur info par exemple a besoin d'un PC puissant relié à différents moniteurs pour pouvoir travailler avec plusieurs applications à la fois". En outre, intraweb sera enrichi fin 2002 d'un site Info-Trafic qui donnera des informations sur les incidents sérieux. D'autres applications sont l'annonce IRT et Artweb, pour pouvoir connaître la cause d'un retard de train donné. En attendant le développement de l'annonce IRT, un système de mails a été élaboré pour permettre aux acteurs de l'information d'envoyer en cas d'incident des messages vers des adresses présélectionnées. Cette action appartient à la catégorie des 'quick actions'. Il faut également des moyens de communication spécifiques. Eric Noë: "Pour les agents de liaison VN, qui règlent les contacts avec le personnel d'accompagnement dans les trains au départ des gares régionales du trafic, un téléphone mains libres n'est vraiment pas un luxe. Ils doivent à la fois pouvoir téléphoner, travailler sur leur PC et se déplacer pour recueillir des informations".

### Les gares: sonorisation et panneaux annonceurs

La sonorisation représente un important canal d'information dans les gares. Or, 202 gares sont

actuellement dépourvues d'une installation de sonorisation. Cette lacune devrait être comblée sur tout le réseau d'ici la mi-2004. Les systèmes d'exploitation des panneaux annonceurs de train sont en cours de modernisation. Les nouvelles installations sont équipées d'écrans plasma qui permettent d'afficher à côté des données sur les trains la durée du retard éventuel. Le panneau annonceur peut dès lors être consulté sur un PC, comme dans l'infokiosque de la gare. Les données sur les trains pourront être complétées par des messages texte. Dans un certain nombre de gares moyennes, le remplacement des anciens systèmes de monitoring est programmé entre 2003 et 2006. Les panneaux annonceurs à tambour toujours en service dans certaines gares seront remplacés par des panneaux modernes. Les gares de Gembloux, Tournai, Ath, Braine-l'Alleud, Louvain-la-Neuve, Hasselt, Alost et Zottegem seront équipées de panneaux annonceurs. Le système d'exploitation enverra immédiatement l'information reçue vers la sonorisation et les panneaux annonceurs. Il sera connecté sur Artweb à partir de 5 minutes de retard. Entre 2008 et 2012, on procédera également à une adaptation du système d'exploitation de 21 gares déjà équipées de grands panneaux annonceurs.

## Informations dans le train

L'accent est également mis sur l'équipement servant à l'information dans les trains. Eric Noë: "Nous songeons à introduire un contrôle de la sonorisation et de l'interphonie dans le train avant le premier départ". Sur intraweb, l'application Alasca (recherche de numéros de GSM d'accompagnateurs de train) a été couplée avec Artweb (suivi de la circulation des trains). Grâce à Ibis, le successeur du système de vente Ivette pour accompagnateurs de train, il sera possible d'envoyer des SMS porteurs d'informations utiles. Par le biais du futur GSM-R, la gestion du trafic pourra faire des annonces directement dans les trains. Pendant ce temps, Proximus continue d'étendre la couverture du réseau GSM en renforçant sa portée dans un rayon de 30 à 40 km autour de Bruxelles en vue de l'arrivée du RER, tandis que B-Télécom pose des câbles destinés à une utilisation collective par les différents opérateurs.

## Deuxième pilier: le personnel qui informe

Le personnel représente le deuxième pilier d'une bonne chaîne de l'information. Eric Noë: "Le personnel fait preuve d'une très grande disponibilité à informer. Une première condition pour bien informer les clients est d'abord de bien informer ses propres collègues".

### Premiers résultats

On s'est déjà attaqué à un certain nombre de points noirs. C'est ainsi que depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2002, un coordinateur info spécial est présent aux heures de pointe et en cas de dérèglements dans les cabines de signalisation et auprès de la gestion du trafic pour contribuer à un meilleur flux de l'information. Eric Noë: "Il est important de motiver le personnel à fournir une information de qualité. C'est pourquoi des conférences interfonctionnelles sont organisées à l'intention des collaborateurs de divers centres. Ils acquièrent ainsi une meilleure vision des tâches imparties aux autres agents. De même, l'information doit occuper une place centrale dans la formation de base du personnel. C'est pourquoi la chaîne de l'information figure dans les formations dispensées aux

accompagnateurs de train et aux agents de Réseau." En outre, des cadres moyens ont été sélectionnés afin de coacher le personnel en vue d'assurer leurs tâches d'information.

### La chaîne de l'information

L'un des défis que l'équipe IRT eut à relever fut l'identification de la chaîne de l'information dans son ensemble. Etienne De Ganck: "Pour tous les agents chargés d'une mission d'information a été dressée une fiche succincte décrivant la tâche à accomplir, les personnes de contact de qui recevoir et à qui envoyer des informations, ainsi que quelques tuyaux utiles. En plus de ces fiches, la chaîne de l'information a été représentée sur des affiches qui sont apposées dans les différents espaces fréquentés par le personnel. Informer doit devenir un réflexe".

Eric Noë: "Nous essayons actuellement de lancer la communication sur le projet IRT. Nous avons mis sur pied un site web IRT et créé un bulletin d'information. Via des séances d'information sur le terrain, nous informons tous les intéressés et essayons de les motiver pour ce projet".

**Vous souhaitez en savoir plus sur IRT ?**

Consultez la Home Page de l'intraweb et dans le menu 'l'intraweb pratique', cliquez sur 'IRT'.



## Gare d'Ostende: nouvelle marquise et nouvel abri pour vélos



Grâce à la nouvelle marquise, les voyageurs qui se rendent du bâtiment de la gare vers les quais restent désormais à l'abri des intempéries. L'abri pour vélos et l'arrêt du tram sont également couverts.

Après les travaux qui ont duré un an et demi, la gare d'Ostende offre un meilleur confort aux voyageurs. La gare accueille chaque jour quelque 5.000 clients, un nombre qui monte à plus de 30.000 les journées ensoleillées durant l'été.

Qu'il fasse beau temps ou qu'il pleuve, les clients ont droit à un accueil confortable. Pour leur offrir un abri contre les intempéries, l'espace ouvert entre le bâtiment de la gare et les quais a été entièrement réaménagé. Le pavement en pierre naturelle s'harmonise avec la place de la gare. Le réaménagement a tenu compte des voyageurs malvoyants. Leurs déplacements vers les différents quais sont facilités par des

éléments intégrés dans le sol. L'avant-quai a été entièrement recouvert. La construction moderne laisse passer beaucoup de lumière et offre un aspect à la fois ouvert et engageant. Comme la marquise rejoint les auvents des quais, les clients restent à l'abri des intempéries durant le trajet entre la gare et le train.

### L'abri pour vélos, victime de son succès

La nouvelle marquise de la gare a été conçue de manière assez large pour pouvoir recouvrir un nouvel abri vélos, sur deux étages.

Sur base des comptages précédents, en y ajoutant des places de réserve, le nouvel abri a été imaginé pour accueillir 360 vélos et 100 cyclomoteurs. Si l'installation pour vélos gardée par les stewards urbains de la ville d'Ostende offre un certain confort et la sécurité requise, elle n'en devient pas

moins obsolète. Sa capacité devient insuffisante au vu de la forte croissance du nombre de cyclistes. Par conséquent, les cyclomoteurs doivent maintenant être garés à un nouvel endroit, sur le parking, en attendant la mise en place d'un abri dans les toutes prochaines semaines. Les râteliers pour vélos supplémentaires placés en extrême ont déjà permis d'augmenter la capacité jusqu'à environ 500 places.

### Train et tram sous le même toit

Le souci de la SNCB et de De Lijn était de pouvoir offrir à leurs clients communs le même niveau de confort lors du changement de moyen de transport. La nouvelle marquise de la gare a été prolongée de manière à rejoindre celle qui recouvre la station de trams. Dans la gare SNCB, juste à l'avant des quais, un nouvel abri chauffé a été installé pour les voyageurs qui attendent le dernier train de la journée, en dehors des ouvertures du hall de gare. ■

# Dites-le nous!

Cet espace est fait pour cela

Votre avis nous intéresse. Ce n'est pas nouveau, mais jusqu'ici, nous n'étions pas équipés pour le recevoir, nous y intéresser, en parler avec d'autres et finalement vous répondre.

Ça se présente mieux aujourd'hui, et nous ouvrons la boîte aux lettres. Écrivez-nous vos réflexions, vos réactions, vos questions, vos propositions. Soyez clairs, pour que nous répondions juste à la question posée, que nous dirions l'idée, le conseil, la proposition exactement là où le terrain est fertile.

Donnez-nous vos coordonnées exactes. Parce qu'il n'est pas ques-

tion de laisser votre message sans réponse. Et pas question non plus d'envoyer la réponse n'importe où et comment.

Demain, nous ouvrons la boîte, les boîtes que nous vous indiquons, et nous entrons résolument dans cette relation de dialogue qui nous - et vous - manquait sans doute, mais qui ne sera jamais plus étranger à l'activité d'information dont ce journal est le canal majeur.

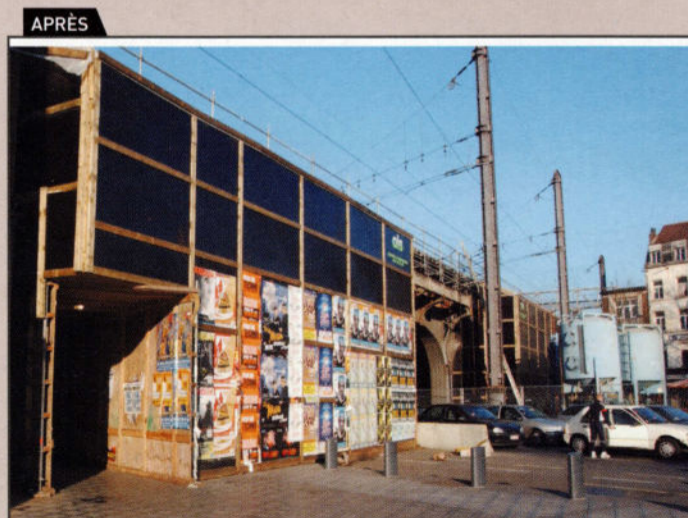
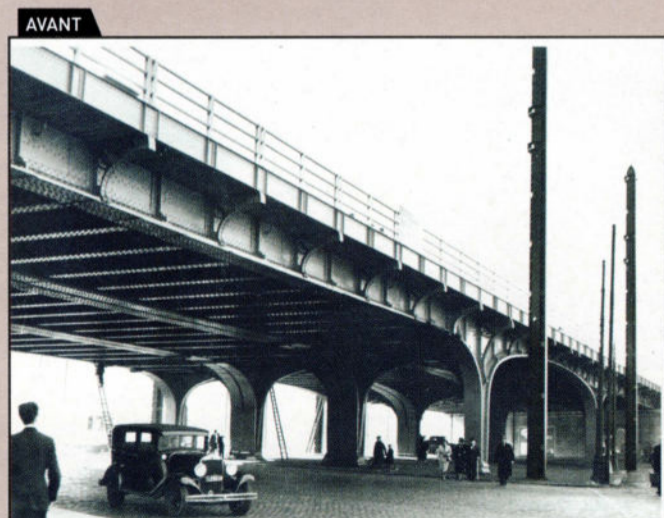
Une chose, une seule: ne téléphonez pas. La rédaction de C'EST A DIRE bouge assez bien, pour s'informer

elle-même avant de vous informer, vous, et pour bien d'autres besoins. Elle ne sera donc pas toujours au bout du fil.

Par écrit:  
**C'EST A DIRE**  
CO.042, section 26/2  
85 rue de France  
1060 Bruxelles

Electroniquement:  
cadwz@b-rail.be  
ou en TW 16.042:CADWZ

Dans l'article sur B-Sign publié dans notre numéro 7 de C'EST A DIRE, une erreur s'est glissée dans le numéro de téléphone repris pour joindre B-Sign à Aalter. Le bon numéro est le 992 / 2970. Veuillez nous excuser de cette erreur.



## Sacré viaduc !

Il est beau le viaduc, lorsqu'on le construit, poutres rutilantes, gros boulons aussi décoratifs qu'utilitaires... Les automobilistes usagers de la petite ceinture de Bruxelles le connaissent fort bien. Dans sa version première comme dans son actuelle mise sous caissons du fait de travaux de peinture. Sa construction date d'avant 1914. L'est presque centenaire, ce papé du rail bruxellois! Normal qu'on lui fasse venir le coiffeur-visagiste, pour un lifting bienvenu. Le traitement a débuté juste après la célèbre Foire du Midi et devrait s'achever en février. Ça lui donnera un fameux nouveau look.

## C'EST À DIRE

Service éditeur  
UCC Communication  
042 Medias internes

avec  
Anne-Catherine,  
Jean-Paul Dumoulin, Exelmans  
Graphics, Leo Goossenaerts,  
Els Houbrechts, Julie Kermorvant,  
Alain-Pierre Meeus, Denis Moinil,  
Jean-Claude Salemi, Serdu, Jean-  
Pierre Vantighem,  
Annelies Van Wijmeersch

Production  
Impression et distribution:  
Facility management

Correspondance  
C'EST A 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