

CONNECT // 19

magazine du personnel du groupe SNCB // janvier 2007



// Stratégie

Mind³, le système ERP du Groupe

// ISO

Encore des ateliers certifiés

// Evénement

Pleins feux sur l'Astridplein



HOLDING



sommaire *magazine du personnel du groupe SNCB*



// Stratégies

La SNCB et la SNCF créent Sideros *page 3*

Mind³, un projet stratégique pour le Groupe SNCB *page 4*

TUC RAIL part vers le soleil *page 6*



// Ici & ailleurs

60 engins électriques commandés chez Siemens *page 8*

'Fair Trains' pour la bonne cause *page 8*



// Talents

Les ateliers d'Infrabel jouent résolument la carte de la qualité *page 9*

Stockem: ISO accordé, efforts couronnés *page 10*

L'AT Schaerbeek obtient le certificat ISO 9001-2000 *page 10*

Films de ligne sur l'Intraweb *page 11*

// Ici & ailleurs

Infrabel inaugure quatre nouvelles infrastructures
ferroviaires majeures *page 12*

Nouvelles infrastructures pour
une meilleure mobilité *page 13*

Charleroi-Sud, nouvelle version *page 14*

70 nouvelles M6 pour la SNCB *page 16*



// Nous

Le Groupe SNCB prête son concours aux actions de Noël organisées
pour la bonne cause *page 17*

L'Astridplein brille à nouveau de mille feux *page 18*

Un ticket avec Spilliaert *page 19*

Tintin entre en train à Bruxelles-Midi *page 19*

// Concours

Concours *page 20*



Edité pour le groupe par SNCB Holding

Collaborations: Christiaan Clapuyt, Caroline De Lille, Jean-Paul Dumoulin, Romina Keller, Alain-Pierre Meeus, Philippe Thils, Vanessa Vandenbruwaene, Barbara Verwilligen, Jean-Pierre Vantighem: rédaction.
L. Goossenaarts, D. Moinil: photographie.
Anne-Catherine, Serdu: illustration.

Production: B-Print

Correspondance: Connect, H-CO.001, s. 26/2,
52-54 rue de France 1060 Bruxelles

e-mail: connect@b-holding.be

Le papier de Connect
respecte l'environnement



Membre de l'



stratégies

// Sidérurgie

La SNCB et la SNCF créent Sideros

// Anne-Marie Idrac, Présidente de la SNCF, et Marc Descheemaeker, Administrateur délégué de la SNCB, ont signé aujourd'hui un accord qui jette les bases de la société Sideros.

Fortement concentrés, les principaux groupes sidérurgiques ont des implantations dans plusieurs pays d'Europe et des clients à l'échelle internationale. Ils ont besoin de prestataires logistiques spécialisés capables de leur offrir des services complets en Europe, avec un niveau de service élevé et des exigences accrues en qualité comme en prix. En créant Sideros, l'objectif de la SNCB et de la SNCF est de mieux répondre, en qualité et en compétitivité, à ces attentes. Leur future filiale, détenue à 50% par chacun des deux partenaires, sera ce que l'on appelle un commissionnaire expéditeur de transport et détenteur de wagons, qui commercialisera des prestations de transport et

de logistique destinées au secteur sidérurgique européen.

Des synergies pour un meilleur service

Concrètement, la SNCB et la SNCF mettront en commun leur savoir-faire et leurs moyens dans les domaines suivants:

- la conception en commun des services en tirant pleinement parti du développement de l'interopérabilité,
- la gestion opérationnelle commune des transports sidérurgiques grâce à une intégration des moyens de suivi et d'information,
- la mise en commun du parc de wagons spécialisés pour la sidérurgie afin de mieux répondre aux demandes des clients. La rationalisation qui en résultera, permettra aussi de dégager les moyens pour assurer, à terme, les investissements nécessaires pour renouveler le parc et mieux garantir l'offre de transport ferroviaire aux clients,
- le développement de l'offre de services logistiques et multimodaux en s'appuyant sur leurs réseaux respectifs de filiales et de plateformes spécialisées.

On le voit: Sideros poursuit un objectif ambitieux. La société est appelée à devenir l'opérateur de B-Cargo et de Fret SNCF sur le marché des transports et de la logistique de la sidérurgie européenne. Elle organisera le transport du minerai de fer, des ferrailles et de l'ensemble des produits sidérurgiques (demi-produits, produits longs, tôles, tubes et tuyaux...)

Sur ce marché, le chiffre d'affaires de la SNCF s'élevait en 2005 à 334 millions d'euros et celui de B-Cargo à 112 millions d'euros. A l'horizon 2010, Sideros vise une progression du chiffre d'affaires de 10 à 15%, soit environ 500 millions d'euros.

La société Sideros sera créée officiellement après l'obtention des autorisations nécessaires des autorités publiques nationales et communautaires.



stratégies

// ERP

Mind³, un projet stratégique pour le Groupe SNCB

// En 2010, le Groupe adoptera le système Enterprise Resources Planning (ERP), un nouvel outil informatique de gestion financière et opérationnelle. Interview croisée des responsables financiers des trois sociétés: Michel Allé et André Bechet (H), Marc Smeets (I), Arnold De Brauwer (B).

ERP remplacera à terme les outils de gestion actuels. ERP se présente sous la forme d'un système informatique standard disponible sur le marché. Des milliers d'entreprises dans le monde possèdent déjà un tel système de gestion. Cet outil prend pour nous le nom de Mind³, sur une proposition d'Infrabel adoptée par tout le groupe. Il permettra de suivre l'évolution de la vie économique et des activités de l'entreprise sous forme chiffrée. Objectif: efficacité et maîtrise des budgets.

Un Groupe de Pilotage ERP a été créé, regroupant des collaborateurs des trois sociétés: des experts internes de Finances, ICT, Audit Interne, ainsi que des experts externes. L'objectif est de s'y familiariser avec le produit (apport des experts externes) et de l'adapter à l'expérience, à la vie spécifique de notre Groupe. Chaque société organise en parallèle des groupes de travail au sein de chacun de leurs départements. En effet, tous ceux qui sont amenés à prendre des décisions de type financière, que ce soit dans les secteurs de la comptabilité, de la logistique, de la vente, de la gestion des stocks, etc. - soit la plupart des secteurs de l'entreprise - travailleront directement avec le nouvel outil informatique ERP. Tous collaboreront aussi étroitement dans la préparation de son lancement.

Michel Allé précise d'emblée: "ERP est un projet transversal pour l'ensemble des activités du Groupe. Il permet non seulement une vision de la vie financière de l'entreprise c'est pourquoi il est lancé à l'initiative de



leurs Départements Finances respectifs - mais il concerne directement toute la vie opérationnelle de l'entreprise".

Un processus financier de A à Z

ERP permettra de travailler en termes de processus structurés. Arnold De Brauwer: "On va penser un projet de A à Z. Actuellement, entre autres, on réfléchit à l'intégration d'ERP dans la vie des 2.500 agents du Département B-Cargo. Prenons l'exemple du Rail Cargo Center de Liège. ERP y reliera entre eux tous les stades d'une commande, de l'ordre de départ à la satisfaction finale du client, du manœuvre qui forme le train à celui qui enverra la facture. Le grand avantage du programme ERP est que tous les aspects du projet seront dorénavant reliés. Toutes les données encodées pourront être exploitées, ce qui n'est pas forcément le cas maintenant. En fait, ERP reflètera la vie des gens sur le terrain, leur travail au quotidien pour faire avancer leurs dossiers".



Arnold De Brauwer



André Bechet



Michel Allé



Marc Smeets

Tous concernés

Toutes les personnes concernées par la gestion d'un projet vont pouvoir suivre le cheminement financier de leur dossier, en temps réel, et réagir le cas échéant. Michel Allé: "ERP permettra de prendre, en connaissance de cause au fil des procédures, la bonne décision au moment où elle doit être prise, la décision conforme au budget. L'implémentation d'ERP simplifiera les processus administratifs". Les processus étant mieux structurés, la gestion globale d'un projet devient plus confortable pour tous. ERP permet aussi à tous les organes de décision, du Directeur Général au responsable sur le terrain, d'avoir une vue précise et immédiate des données chiffrées pour toutes les activités de l'entreprise. Les objectifs étant ambitieux, la date de mise en service du projet est prévue le 1er janvier 2010.

Il sera réalisé en même temps que l'adoption d'un autre standard. André Bechet: "Au 1er janvier 2010, nous intégrerons aussi le système IFRS, soit le passage des normes comptables belges aux normes standards internationales qui seront d'application dans les marchés financiers".

Pourquoi penser ERP maintenant?

C'est là qu'on aborde l'intérêt stratégique de l'outil. D'une part, la viabilité technique des outils actuels sera limitée tôt ou tard car l'informatique évolue très vite et des adapta-

tions sont nécessaires. Marc Smeets ajoute: "Il faudra aussi et surtout compter avec le départ de nombreux collaborateurs dans les années à venir. Il faut se servir maintenant de toute l'expertise des collègues pour transmettre à l'entreprise de demain, celle qui aura engagé de nouvelles recrues, un outil performant et efficace. Le grand défi de la préparation est de savoir ce dont on aura besoin comme informations pour gérer optimalement l'entreprise de demain". Et ensuite interviendra la programmation du système.

Un projet coordonné

Les 3 Administrateurs délégués soutiennent ce projet, qui est d'intérêt stratégique pour le futur du Groupe. Car il permet une gestion optimale et coordonnée des moyens des trois entreprises, qui visent chacune une bonne santé financière. Marc Smeets ajoute: "A Infrabel, nous sommes convaincus que la réalisation du plan stratégique Brio sera largement soutenue par Mind³. Cela nous dotera d'une arme efficace pour nous aider à réaliser tous les objectifs de notre plan".

Michel Allé conclut: "La mise en place d'ERP est coordonnée, mais elle doit offrir également l'autonomie nécessaire dans chaque société. Le projet ERP s'inscrit dans un changement continu plus global de la vie de l'entreprise et il nécessitera la collaboration de tous".

stratégies

// Entreprise liée

TUC RAIL part vers le soleil

// TUC RAIL, la filiale "Etudes et ingénierie" d'Infrabel, élargit ses horizons et exporte son savoir-faire à l'étranger. Connect a rencontré son Administrateur délégué Dirk Demuyck pour apprendre à mieux connaître TUC RAIL et en savoir plus sur le projet Perpignan-Figueras. Mais avant de partir à l'étranger, examinons d'abord les activités intérieures à la loupe.

C'est la construction du réseau à grande vitesse en Belgique qui a donné lieu à la création de TUC RAIL. Dirk Demuyck: *"En fait, TUC RAIL a été créé sous la forme d'une organisation temporaire pour mener à bien les études et la réalisation du réseau à grande vitesse belge. TUC RAIL a été fondé en 1992 en tant que filiale de l'ancienne SNCB et de Transurb Consult, qui a établi les collaborations avec quelques bureaux d'études privés. Ce mélange unique d'expertises issues des pratiques de management du privé et du savoir du personnel des chemins de fer détaché a conduit à une synergie sans précédent"*.

La forme de l'entreprise TUC RAIL a fortement évolué entre-temps. Au départ, l'équipe était forte d'environ 200 personnes dont une

grande partie étaient des cheminots. Il y a maintenant quelque 600 personnes qui travaillent pour TUC RAIL et les collaborateurs contractuels en constituent la toute grande majorité. La nature de l'entreprise - "SA de droit privé" - a conduit TUC RAIL à s'adapter sur ce plan également. *"L'adaptation aux normes et prescriptions d'une grande entreprise active dans le secteur privé a constitué un défi en soi. Nous avons donc, entre autres, un véritable comité d'entreprise et une organisation syndicale propre, tout ce à quoi doit satisfaire une grande entreprise du secteur privé"*, dit Dirk Demuyck.

Elargir les horizons

Dès le départ, TUC RAIL était conscient que le projet TGV en Belgique prendrait fin: *"Nous savions que les travaux de construction des lignes à grande vitesse et de modernisation des lignes intérieures qui y sont reliées seraient un jour terminés. Pour assurer une continuité à long terme, nous devons jouer la carte de la diversification. De nouvelles missions au sein de projets plus petits nous y ont aidés. Le manque de connaissances en matière d'assainissement de sites ferroviaires pollués à l'intérieur comme à l'extérieur du monde ferroviaire a ainsi constitué une opportunité que nous avons saisie à deux mains et dans laquelle nous avons acquis entre-temps une grande expertise. D'autres travaux, moins spectaculaires, mais constituant tout autant une révolution technique, appartiennent à notre champ d'action. Le fait que TUC RAIL marque de son empreinte le réseau GSM-R en est un exemple"*.





Le RER, **garantie de travail pour TUC RAIL**

L'achèvement du réseau à grande vitesse est maintenant en vue. Le démarrage des travaux pour le RER sur différentes lignes s'effectue presque sans transition avec ceux liés à l'achèvement du projet TGV. Dans le numéro 18 de Connect, vous avez déjà pu en lire davantage sur le RER.

"Vous pourriez considérer le RER comme notre corebusiness, notre activité première pour les années à venir. Avec les autres projets comme la liaison ferroviaire du Liefkenshoek et le projet Diabolo, dans lesquels notre maison mère Infrabel nous a aussi attribué un rôle de premier plan, le travail est garanti jusque 2012. Cela ne signifie pas que nous pouvons nous reposer sur nos lauriers, bien au contraire. Nous sommes actuellement occupés à élaborer notre plan stratégique destiné à nous armer pour l'après 2011. Nous disposons d'une entreprise très bonne et très compétente mais nous voulons la rendre encore plus forte afin de lui permettre de survivre dans un environnement toujours plus concurrentiel et de pouvoir la transmettre, dans quelques années, la conscience tranquille, à une nouvelle génération de collaborateurs", précise Dirk Demuyck.

Le plan stratégique BRIO d'Infrabel permet à TUC RAIL d'emprunter de nouvelles voies. *"Infrabel souhaite accélérer le programme de concentration des cabines de signalisation mais ne dispose pas des capacités d'étude et d'exécution suffisantes pour réaliser ce plan ambitieux à court terme. TUC RAIL se voit ainsi offrir l'opportunité de faire ses preuves également en matière de signalisation. Vous voyez, notre carnet de commande est déjà plus que rempli pour les cinq années à venir avec toutes les missions d'Infrabel",* conclut l'Administrateur délégué de TUC RAIL.

Au-delà des frontières

En tant qu'entrepreneur de droit privé, TUC RAIL peut exporter à l'étranger les connaissances acquises et ne laisse pas passer cette

chance. TUC RAIL a déjà franchi les frontières par le biais de missions de consultance aux Pays-Bas pour la ligne de la Betuwe et la LGV Sud, ainsi que pour des missions de supervision comme dans le cas de la modernisation de la ligne ferroviaire entre Bucarest et Campina en Roumanie.

La nouvelle mission à l'étranger de la filiale d'Infrabel parle encore davantage à l'imagination: la ligne à grande vitesse transfrontalière entre la ville française de Perpignan et la cité espagnole de Figueras. Début 2004, les ministres des transports des deux pays signaient le contrat d'adjudication pour la concession. Le concessionnaire TP Ferro dispose de 60 mois pour construire la ligne ferroviaire de 44,4 km de long. Durant cette période, les terrains devront être achetés, un tunnel sous les Pyrénées devra être creusé, une quarantaine d'ouvrages d'art devront être édifiés et les voies, les caténaires et la signalisation devront être posées. La ligne doit être disponible en 2009 pour les TGV circulant à 350 km/h et pour les trains de marchandises.

Un rôle important dans le projet a été réservé à TUC RAIL. *"Le projet Perpignan-Figueras est très spécial de par son caractère transfrontalier et privé. Le concessionnaire, le groupe TP Ferro, construit la ligne et l'exploitera pendant 50 ans. TP Ferro a confié deux missions à TUC RAIL. La première consiste à nous occuper de la technologie ferroviaire avec un groupe d'entrepreneurs. La seconde mission concerne la concession proprement dite et porte sur la consultance et la transmission de connaissances pour l'exploitation de la ligne. Le projet constitue une belle référence pour les projets futurs mais il donne surtout du travail à court et moyen termes à un certain nombre de collaborateurs de TUC RAIL. Les collaborateurs associés au projet ne s'en occupent pas toujours à plein temps mais si vous faites le compte, vous arrivez tout de même assez vite à 25 ETP sur base annuelle",* conclut Dirk Demuyck.

ici & ailleurs

// Locomotives

60 engins électriques commandés chez Siemens

// La SNCB a passé commande de 60 nouvelles locomotives électriques pour un total de 211 millions d'euros.

La SNCB a commandé à Siemens 60 locomotives bitension de type "Eurosprinter ES60U3" destinées au trafic intérieur. Les locos seront livrées entre janvier 2009 et juin 2010. La commande prévoit aussi une option pour 60 locomotives supplémentaires. La SNCB investit ainsi 211 millions d'euros, soit 3,52 millions d'euros par locomotive.

Confort pour les conducteurs

La nouvelle locomotive remplacera progressivement les plus anciens modèles et doit avoir une capacité de traction supérieure. Elle est compatible avec les postes de conduite intégrés des voitures I11 et les M6 à deux niveaux qui en sont pourvues. Elle apportera également un meilleur confort pour les conducteurs de train.

200 km/h

La nouvelle locomotive SNCB, dérivée de la variante Taurus de l'Eurosprinter, peut atteindre la vitesse maximum de 200 km/h et est aussi adaptée à la L2, la ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Liège. Elle peut aussi être utilisée pour la circulation transfrontalière et sera, à la livraison, homologuée pour le réseau français. Elle est équipée du système de sécurité européen ETCS.

Modèle standard

Cette locomotive est de type standard et aucune adaptation spécifique ne doit être apportée pour la SNCB. Le constructeur Siemens prendra à sa charge une partie considérable de la gestion des pièces de rechange tandis que la SNCB se chargera de l'entretien journalier du matériel.



'Fair Trains' pour la bonne cause

Fair Trains est une action conjointe de la SNCB et d'Oxfam visant à soutenir des projets de solidarité à travers le monde. Afin de lancer officiellement cette campagne, 75.000 pralines ont été distribuées gratuitement le 15 décembre sur l'ensemble du réseau. En gare de Gand-Saint-Pierre, la distribution a été effectuée par Kommil Foo et Marc Descheemaeker, Administrateur délégué de la SNCB. A Namur, le duo se composait d'Adrien Joveneau (RTBF) et de Michel Jadot, General Manager de la Direction Voyageurs National. Ces pralines fabriquées à partir de fèves de cacao du Ghana ont ensuite été vendues pour la bonne cause à bord des trains entre le 16 et le 22 décembre.

Pour la SNCB, il ne s'agit assurément pas d'une opération unique.

// Entre le 16 et le 22 décembre 2006, des bénévoles d'Oxfam ont vendu à bord des trains, pour la bonne cause, des pralines issues du commerce équitable. Cette action avait pour but de soutenir les projets d'Oxfam-Solidarité à travers le monde.

Marc Descheemaeker souligne que la SNCB veut être une entreprise durable à tous les égards. *"Nous sommes déjà une société de transport durable, mais nous voulons aussi faire comprendre au public que nous sommes disposés à œuvrer au développement d'une société durable."*

Les bénéficiaires de la vente serviront à soutenir plus de 100 projets mis sur pied par Oxfam-Solidarité et ses partenaires dans plus de 25 pays. Au total, la SNCB et Oxfam-Solidarité ont vendu 20.000 ballots.



talents

// Certification

Les ateliers d'Infrabel jouent résolument la carte de la qualité

// Le 24 novembre 2006, les ateliers de Roulers et Wondelgem ont reçu le label de qualité ISO-9001 tant convoité. Après Bascoup, Schaerbeek et Etterbeek qui pouvaient déjà arborer fièrement ce label, tous les ateliers Infrastructure d'Infrabel en sont maintenant munis.



Etienne Landuyt et Francky Boudrez: Le certificat est la reconnaissance de la livraison d'un produit de qualité



Giovanni Faghel: C'est un jour inoubliable pour nous. Cela prouve qu'en travaillant ensemble nous avons atteint notre objectif



Luc De Baets: Savoir que notre produit est bon et qu'il contribue à la satisfaction de nos clients, voilà notre motivation quotidienne

Disposer du certificat ISO-9001 constitue un pas en avant important. Le certificat reconnaît que l'atelier et son personnel oeuvrent sans réserve en faveur de la qualité et qu'en plus ils veillent constamment à maintenir un niveau égal de qualité.

Atelier béton

Etienne Landuyt et Francky Boudrez de l'atelier Béton de Roulers se sont spécialisés dans la fabrication de blocs de béton lourds pour les passages à niveau fort fréquentés. En tant qu'ajusteur et soudeur, ils fabriquent ces colosses qui peuvent facilement peser jusqu'à 40 tonnes. "Ces blocs lourds constituent un vrai défi car chaque bloc est fait sur mesure. La remise du certificat ISO-9001 est très importante pour chacun de nous parce que c'est la reconnaissance que, en dépit du fait que cela constitue encore un tout nouveau produit, nous pouvons tout de même déjà être sûrs que nous livrons un produit de qualité", disent en chœur les deux collègues.

Giovanni Faghel, technicien en électromécanique, traduit la fierté de ses collègues: "C'est un jour inoubliable pour nous. Atteindre les normes de qualité exige beaucoup d'adaptations de la part de chacun, avec parfois des hauts et des bas. Mais le certificat démontre qu'en travaillant ensemble nous pouvons atteindre notre objectif".

Traverses en bois

L'atelier de Wondelgem, qui se consacre exclusivement à la fabrication de traverses en bois de toutes les dimensions, est également en fête. Les traverses en bois demeurent indispensables, dans les zones d'aiguillages et pour les passages à niveau, entre autres. Luc De Baets, technicien de la voie est intarissable sur le sujet, surtout maintenant que les traverses en bois sont également devenues synonyme de qualité. Luc De Baets: "C'est un véritable honneur de voir notre petite équipe recevoir cette reconnaissance pour laquelle nous avons fait tant d'efforts. Pour nous, le client est central, le train doit bien rouler. Savoir que notre produit est bon et qu'il contribue à la satisfaction de nos clients, voilà notre motivation quotidienne".

Frank Ravelingeen, dirigeant local des ateliers de Roulers et Wondelgem, est également ravi de l'obtention de ce certificat de qualité: "Avant tout, je suis fier de mes collaborateurs. En tant que responsable, tu dois diriger mais, en définitive, ce sont eux qui font ce qui doit être fait!". André Dewitte, le dirigeant de l'atelier de Schaerbeek qui chapeaute les ateliers de Roulers et Wondelgem, partage également cette fierté: "Le certificat ISO-9001 est le fruit de l'énergie que nous avons investie tous ensemble dans la recherche de qualité. Cela demande beaucoup de travail de la part de tous les collaborateurs à tous les niveaux. Mais le certificat est d'abord une reconnaissance du savoir-faire de nos collaborateurs et cela contribue à créer un esprit de corps".

talents

// Certification

ISO accordé, efforts couronnés

// L'atelier de Stockem s'est vu lui aussi accorder la certification ISO. Une récompense pour les 160 agents après plusieurs mois d'efforts.

L'atelier de Stockem est un des 9 ateliers de traction de la direction Matériel. Il occupe une situation géographique particulière et très stratégique: très éloigné des autres ateliers, il est proche des frontières française et luxembourgeoise.

D'une superficie de 3 hectares, l'atelier occupe un bâtiment datant de la fin des années 20. Il emploie 160 agents et est 'propriétaire' d'un parc de 110 engins, comprenant des locomotives électriques types 20, 96, 62 et 63, des autorails 41, des locomotives diesel types 52, 53 et 54, ainsi que des locotracteurs type 91.

L'atelier vient de recevoir la certification ISO 9001-2000. En quoi est-ce utile? Yves Hénoumont, responsable de l'atelier, répond: "*Cette certification démontre aux gestionnaires des réseaux étrangers que le matériel roulant de la SNCB amené à rouler sur leur réseau répond aux normes de qualité d'entretien*".

Facile de répondre à la norme ISO? "*En fait, pour certains points, nous avons dû adapter nos manières de travailler. Pour d'autres, notre façon de fonctionner et de structurer nos opérations correspondait à ce que demande la norme ISO*" poursuit Yves Hénoumont. "*Plus globalement, la norme a permis de mieux structurer l'ensemble des tâches exécutées au sein de l'atelier*". Fabrice Annet, coordinateur qualité poursuit: "*Même si je suis le représentant de la qualité au niveau de l'atelier, sans la participation active du personnel à tous les niveaux et dans tous les services, cette certification n'aurait pas été possible. Le PE d'Arlon, qui dépend de l'atelier, sera lui aussi certifié dans les prochains mois*".

A noter encore que l'atelier va maintenant s'attaquer à la norme de sécurité du personnel OHSAS 18001. Puis aussi à la norme environnementale ISO 14001. En attendant, l'heure est aux réjouissances: le 9 mars prochain, le personnel sera convié à une petite fête, en présence de personnalités locales du sud-Luxembourg.



// Certification

L'AT Schaerbeek obtient le certificat ISO 9001-2000

// La Direction Matériel s'est fixée comme objectif d'être entièrement certifiée ISO 9001-2000. Grâce aux efforts consentis par tout le personnel, l'Atelier de traction de Schaerbeek a obtenu ce certificat fin 2006 pour l'ensemble de ses activités.

La Direction Matériel dispose de 9 ateliers de traction (dont Schaerbeek) qui sont chargés de l'entretien à court et moyen terme de tout le matériel roulant de la SNCB (locomotives, automotrices et voitures). Chaque atelier est spécialisé dans l'entretien d'un certain nombre de types de matériel et est dès lors considéré comme 'propriétaire' de ce matériel.

L'AT Schaerbeek (qui compte quelque 340 membres du personnel) est un des plus grands ateliers de traction du pays et est responsable de l'entretien de locomotives T 11, de locomotives diesel T 55, de locomotives de manoeuvre T 73, de M4 modernisées et de M5 à deux niveaux, de Sprinters (AM 86-89) et d'automotrices

doubles. Au total, l'atelier assure l'entretien de 477 engins de traction, automotrices et voitures. De plus, des réparations occasionnelles sont naturellement encore effectuées sur les autres types de matériel.

Afin d'exécuter toutes ces activités, l'AT Schaerbeek compte un PET (poste d'entretien technique) qui a été entièrement rénové en 1999, un ATE (atelier de traction électricité) et un ATD (atelier de traction diesel). Des projets sont en cours en vue de moderniser l'ATE (ergonomie adaptée, agrandissement...) et de fermer définitivement l'ATD, dont les activités démèneront dans le bâtiment agrandi de l'ATE.

Certificat ISO

Fin 2004, l'AT Schaerbeek avait déjà obtenu un premier certificat ISO 9001-2000 pour son tour en fosse qui est en mesure de traiter tous les essieux, à l'exception de ceux du TGV.

Le savoir-faire requis était donc déjà présent pour pouvoir ensuite entreprendre les démarches internes nécessaires afin d'obtenir également le certificat pour l'atelier. En novembre 2006, l'atelier a déjà été certifié ISO par le CBC (Centre Belge de Certification) pour l'ensemble de ses activités, c'est-à-dire pour l'entretien et le nettoyage du matériel de traction et pour les services d'appui. Eddy Huybrechts, responsable qualité à l'AT Schaerbeek: "Nous sommes le seul atelier en Belgique qui ait déjà obtenu un certificat ISO pour l'ensem-

ble de ses activités. Cela a été une fameuse entreprise, mais le jeu en valait bien la chandelle. La qualité de notre travail est désormais reconnue. Et les clients savent l'apprécier. De plus, cela renforce très clairement la motivation de notre personnel qui se voit conforté dans ses capacités".

Ambitions

Mais cela ne s'arrête évidemment pas là. Il demeure essentiel de suivre en continu les procédures certifiées ISO et de tenter de les améliorer. Puis, il reste encore l'objectif d'obtenir d'autres certificats, tels que ISO 14001 (en matière de normes environnementales) et OHSAS 18001 (pour la sécurité du personnel).

Younges Ouama, dirigeant de l'AT Schaerbeek: "Les défis qui nous attendent



ne sont pas minces. Mais grâce aux connaissances et à l'enthousiasme des personnes présentes sur le terrain, je suis convaincu que nous pourrions continuer dans le futur à fournir un travail de qualité."

// Formation

Films de ligne sur l'Intraweb

// Sur l'espace intraweb de la Direction Trains, des films d'étude de lignes sont aisément accessibles. Un 'plus' pour la formation des conducteurs.

Les films de ligne sont un outil interactif qui permet de se familiariser avec les lignes et leurs dépendances éventuelles. Leur but n'est pas de remplacer les parcours d'étude de ligne, ni de supplanter l'étude des plans schématiques des signaux (PSS) et l'adaptation des fiches de ligne individuelles. Ils constituent néanmoins un complément d'apprentissage très utile pour écourter la durée de formation consacrée à l'étude de ligne.

Les films de ligne intègrent des images vidéo et des plans schématiques. Ils peuvent éventuellement comprendre également des cartes IGN, pour visualiser facilement les voies d'accès aux secours en cas d'incident en ligne. L'application, actuellement utilisée au sein de Trains, pourrait donc aussi s'avérer utile pour Infrabel.

Interface très claire

Concrètement, ces films se trouvent sur des serveurs particuliers, accessibles via l'espace de Trains sur l'Intraweb. Malheureusement, pour des raisons de capacité, l'intraweb ne permet pas de proposer des trajets de plus de 10 minutes par film. Une nouvelle méthode de développement a permis de publier des films jusqu'à 1 h 30 sur support DVD. Cette nouvelle interface sera disponible sous peu. L'écran est divisé en plusieurs zones. A gauche, le film de ligne, sous lequel une barre de boutons permet de gérer le déroulement de la vidéo. A droite, la fiche de ligne défile en même temps que la séquence vidéo, permettant au conducteur en apprentissage de découvrir les caractéristiques de la ligne à chaque moment et en chaque endroit de la ligne

parcourue. Sous la vidéo apparaissent des informations sous forme de texte, de photos, etc. décrivant les particularités de la ligne.

On peut y faire des recherches particulières, telles des grands signaux d'arrêt, des signaux avertisseurs, des sectionnements à lame d'air, des bifurcations, des gares, etc.

Faciles à développer

"Ces films sont faciles et rapides à développer", raconte Luc Basseur de TR.211, qui a développé la nouvelle technologie sur laquelle ces films reposent. "Pour le nouveau viaduc à l'entrée de Bruxelles-Midi, le parcours a été filmé quelques jours avant l'inauguration. En à peine deux ou trois jours, le film de ligne correspondant a été achevé et fourni aux conducteurs belges, français ou anglais amenés à circuler sur le viaduc à partir du 10 décembre! Les conducteurs ont pu se former très rapidement au sein même de leur dépôt, sans devoir être mobilisés de longs jours."

Remarque très importante: cette application, développée au sein de la SNCB, est destinée uniquement au personnel du Groupe SNCB.

ici & ailleurs

// Avec train spécial

Infrabel inaugure quatre nouvelles infrastructures ferroviaires majeures

// Le 1er décembre dernier, Infrabel a inauguré quatre infrastructures ferroviaires majeures en présence de nombreux invités belges et étrangers. Grâce à elles, le réseau d'Infrabel offre, tant pour le service intérieur que pour les trains internationaux au départ ou à destination de Bruxelles, une capacité globale accrue, une meilleure régularité et d'importants gains en temps de parcours.

Pour Infrabel et les divers opérateurs ferroviaires concernés – la SNCB, Thalys et Eurostar - la mise en service simultanée de quatre nouvelles infrastructures majeures constituait une étape importante. Pour tous, elle est devenue un moment historique.

Les invités ont été nombreux à avoir fait le déplacement, parfois de loin, pour assister à l'inauguration des nouveaux viaducs ferroviaires de Bruxelles-Midi et de Bruxelles-Nord, du dédoublement de la ligne Bruxelles-Louvain et de la courbe de Louvain. Certains ont convergé, en train, vers la gare de Bruxelles-Midi au départ de Hasselt, Paris, Londres ou Cologne, empruntant au passage les infrastructures nouvelles.

Les administrateurs délégués des trois entités du groupe SNCB, Luc Lallemand, Jannie Haek et Marc Descheemaeker, le secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques Bruno Tuybens, mais aussi Jean-Michel Dancoisne, Directeur général de Thalys International, et Richard Brown, CEO d'Eurostar comptaient bien sûr au nombre des personnalités présentes.

Au cours de son allocution, Luc Lallemand a tenu à remercier chaleureusement le personnel d'Infrabel et de sa filiale d'ingénierie TUC RAIL pour la réalisation de ces infrastructures nouvelles qui profitent à tous les utilisateurs du train. *"Ces investissements, et beaucoup d'autres à venir, traduisent la volonté d'Infrabel de contribuer activement à une mobilité durable au service du développement économique et social belge"* a-t-il encore déclaré.

Saluant lui aussi les collaborateurs d'Infrabel qui ont participé à la réalisation des ces diffé-

rents projets, Marc Descheemaeker a déclaré: *"L'importance historique de ces investissements ne doit pas être sous-estimée. Cela fait de très nombreuses années qu'on n'avait plus annoncé pareils gains de temps de parcours"*.

Jean-Michel Dancoisne et Richard Brown ont mis l'accent sur les gains de temps de parcours réalisés. *"L'entrée privative que constitue le viaduc de Bruxelles-Midi va nous permettre de garantir une ponctualité encore meilleure"* s'est réjoui le Directeur général de Thalys International. Et Richard Brown de se féliciter de voir ce même viaduc permettre à Eurostar de relier plus rapidement le centre de Bruxelles à celui de Londres.

Enfin, c'est à Jannie Haek qu'est revenu le mot de la fin. Pour lui, ces investissements importants sont avant tout le symbole du travail commun: *"Le Groupe SNCB, dans toutes ses composantes, se voit créditer aujourd'hui de réalisations de grande ampleur, résultat obtenu en travaillant ensemble"*.

La mise en service simultanée de ces nouvelles infrastructures, le 10 décembre dernier, date de l'entrée en vigueur des nouveaux horaires de la SNCB, a permis à Infrabel de réaffirmer haut et fort sa stratégie visant à augmenter la capacité de son réseau dès que possible et là où cela s'avère nécessaire, au profit tant du trafic intérieur que des trains à grande vitesse. En outre, ces quatre réalisations sont aussi l'occasion, pour Infrabel, de confirmer son éthique en matière d'investissement : chaque euro récolté auprès de la collectivité est investi au profit de la mobilité de celle-ci.



// Mobilité

Quatre nouvelles infrastructures ferroviaires pour une meilleure mobilité

Le Viaduc de Bruxelles-Midi

Située au cœur du réseau belge, la gare de Bruxelles-Midi bénéficie aujourd'hui d'un tout nouveau viaduc à deux voies. Depuis le 10 décembre, les trains à grande vitesse et les trains reliant Bruxelles au Nord de la France et aux régions de Mons et Tournai empruntent ce viaduc long de 435 mètres qui surplombe les 22 voies de la gare. Cet ouvrage, dont la construction a débuté en mars 2004 et qui représente un investissement de 11 millions d'euros, relie le prolongement de la LGV-Ouest aux quais de la gare (côté Rue de France) sans cisailer l'ensemble des voies à l'entrée de la gare de Bruxelles-Midi. Cela se traduit par une réduction des temps de parcours de 3 minutes pour tous les trains à grande vitesse



ainsi que par une amélioration de la souplesse et de la régularité pour l'ensemble du trafic ferroviaire passant par Bruxelles-Midi, particulièrement pour les liaisons entre Bruxelles et les régions de Mons et Tournai.

Un nouveau viaduc ferroviaire au nord de Bruxelles

La mise en service du nouveau viaduc de Bruxelles-Nord, aménagé sur la ligne Bruxelles-Louvain, permet désormais aux trains internationaux et à certaines liaisons du trafic intérieur de rejoindre directement, depuis la sortie de la gare de Schaerbeek, la ligne en direction de Louvain, Liège et l'Allemagne, sans cisailer l'ensemble des voies existantes. Ce nouveau pont ferroviaire à arc métallique de 136 mètres de long et de 1480 tonnes constitue pour Infrabel un investissement de 4,25 millions d'euros. Il permet lui aussi de réduire les temps de parcours de manière appréciable et d'améliorer la fluidité et la régularité du trafic, notamment en combinaison avec le dédoublement de la ligne Bruxelles-Louvain.

Dédoublement de la ligne Bruxelles-Louvain

Depuis le 10 décembre, l'achèvement de la mise à quatre voies de la ligne entre Bruxelles et Louvain, initiée dans le cadre de la construction de la branche est du réseau à grande vitesse, permet à Infrabel d'assurer un trafic sur quatre voies en continu sur cet axe important. 670 millions d'euros ont été consacrés à l'ensemble de ces travaux, dont 320 pour l'amélioration du réseau intérieur. Grâce à cette augmentation de capacité et à la spécialisation des voies par type de trafic – les deux voies intérieures seront réservées au trafic rapide (IC et TGV) et les deux voies extérieures au trafic local et RER à terme –, les trains du service intérieur ainsi



ici & ailleurs



que les TGV bénéficient de plus de fluidité et de rapidité autour de Bruxelles ainsi que d'une régularité améliorée. Couplé à la mise en service du viaduc de Bruxelles-Nord, le dédoublement de la ligne 36 réduit les temps de parcours entre Bruxelles et

Louvain de 3 minutes pour le trafic intérieur et jusqu'à 6 minutes, entre Bruxelles et Liège, pour les trains à grande vitesse.

La courbe de Louvain

Cette nouvelle liaison ferroviaire à voie unique, longue de 1.750 mètres, raccorde les lignes Hasselt-Louvain et Louvain-Bruxelles au moyen d'un viaduc long de 520 mètres, enjambant plusieurs voiries, une rivière et la ligne Louvain-Malines. Située au Nord de la gare du même nom, la courbe de Louvain, dont les travaux ont débuté en 2004 pour un montant de 22,5 millions d'euros, permet désormais aux voyageurs de passer directement des régions de Hasselt, Diest et Aarschot vers Bruxelles, et inversement, sans correspondance à Louvain. Cela représente pour eux un gain de temps de parcours allant jusqu'à 20 minutes pour certaines liaisons.

// Rénovation

Charleroi-Sud, nouvelle version

// Depuis le 7 décembre dernier, une première phase de travaux s'est achevée en gare de Charleroi-Sud, offrant aux voyageurs une nouvelle salle des pas perdus et de nouveaux guichets.

Le bâtiment, de 1874, nécessitait une profonde métamorphose pour pouvoir accueillir dans de meilleures conditions les quelque 10.400 voyageurs qui y transitent chaque jour.

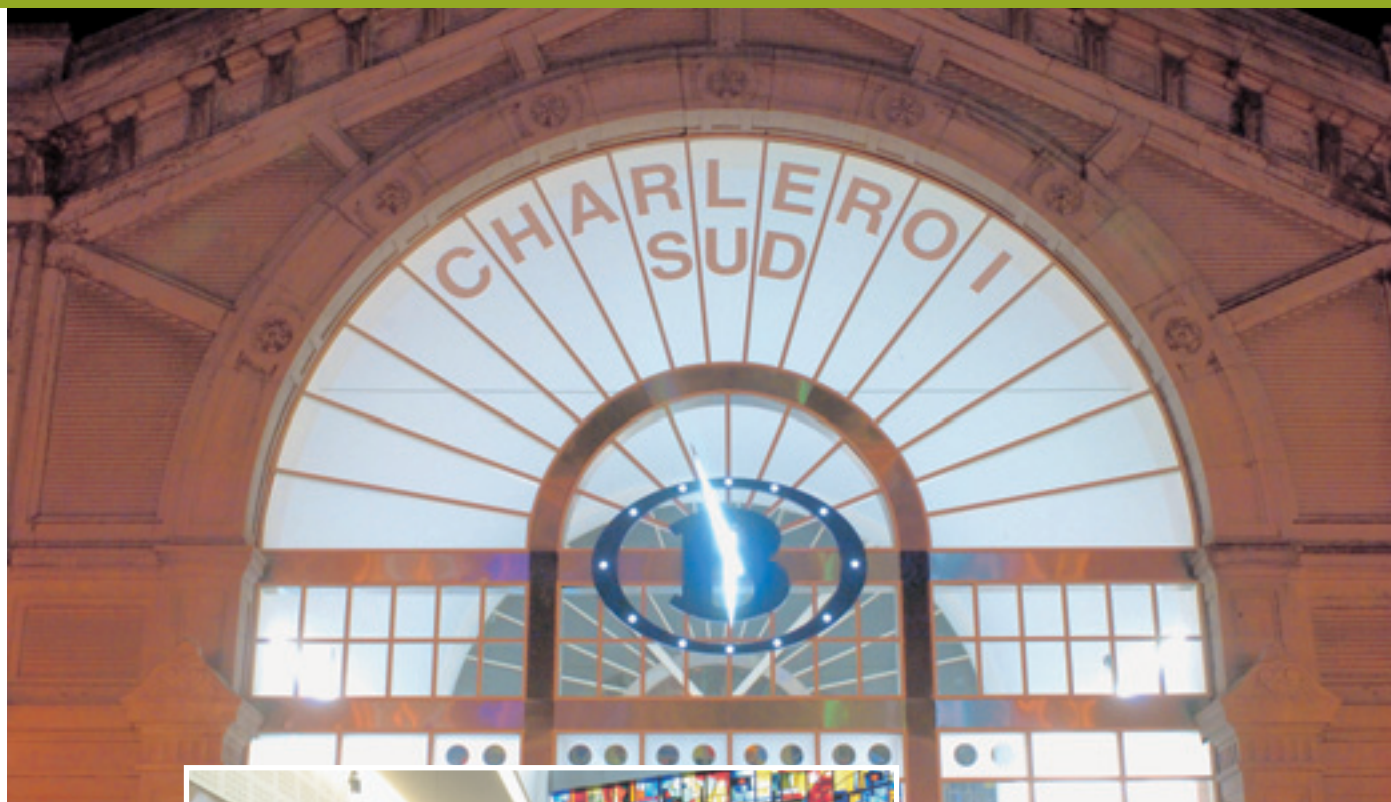
Les travaux ont démarré en 2004. La rénovation de la gare de Charleroi-Sud fait partie intégrante du vaste plan de modernisation des 37 grandes gares du pays. Totalement terminée en 2008, la gare affichera un look moderne, tout en conservant son architecture originelle.

Une première phase

Le bâtiment central de la gare a réouvert ses portes aux voyageurs le 7 décembre dernier. La façade a été totalement restaurée, tandis que les deux annexes à sa proximité ont été démolies.

Mais c'est surtout l'intérieur qui capte l'attention.

La salle des pas perdus a effectivement gagné en lumière: deux grandes verrières accueillent désormais la clientèle dans un lieu convivial et contemporain. Quant au magnifique vitrail créé en 1964 par Claude Carpet, il a été nettoyé en vue de retrouver tout son éclat. Le marbre, le granit et la pierre bleue donnent vie à ce tout nouvel espace.



L'ouverture des guichets dans la gare rénovée représente la première étape majeure de la modernisation du site. Sept guichets sont disponibles dans le nouveau Travel Center, deux réservés pour le trafic national, les cinq autres offrant les services à la fois pour le national et l'international. L'accueil des personnes à mobilité réduite a également été pris en compte: un guichet est surbaissé et des dalles de repérage tactile ont été placées au sol. Toutefois, les commerces et commodités resteront installés dans le couloir sous voies jusqu'à la fin des travaux.

La seconde phase

Les travaux ultérieurs dans le hall d'accueil concernent la mise en place d'un nouveau tableau d'affichage des horaires et d'un mobilier ergonomique. Déjà accessibles par escalators, les quais pourront être regagnés par des ascenseurs. L'accès aux quais pourra se faire de deux manières: soit les voyageurs utiliseront le quai n°1 côté Namur donnant l'accès aux ascenseurs et couloirs sous voies, soit ils passeront via la galerie commerçante reliant la salle des pas perdus et le couloir sous voies (côté Bruxelles). Cette nouvelle galerie, qui représentera l'étape cruciale de la seconde phase des travaux, accueillera différents commerces tels qu'une librairie, des services de restauration... Les nouveaux bureaux de la Police Fédérale s'y trouveront également.

En 2008, la gare totalement métamorphosée sera à nouveau le cœur battant de la ville. Avec à la clé: accueil optimal, accessibilité et convivialité.

21 millions d'euros auront été engagés pour ce vaste chantier.

ici & ailleurs

// Confort et places assises

70 nouvelles M6 pour la SNCB

// Après les 210 voitures à deux niveaux M6 déjà en service sur les lignes belges, la SNCB avait passé une commande supplémentaire de 70 voitures. Les premiers exemplaires de cette commande viennent d'être livrés.

La SNCB est face à un grand défi pour les prochaines années: l'entreprise qui transporte actuellement environ 175 millions de clients compte chaque année entre 5 et 6 % de voyageurs supplémentaires, ce qui engendrera à terme un manque évident de places assises. Les voitures à deux niveaux M6 constituent une solution intéressante à ce problème: elles offrent une grande capacité et un confort de type TGV. Les M6 sont donc un élément essentiel pour la SNCB, car elles lui permettent de réaliser son objectif d'offrir à chaque navet- teur une place assise confortable.

Ces voitures peuvent aussi circuler à 160 km/heure. Elles disposent d'une très bonne isolation acoustique et de l'air conditionné.

Parmi les 70 engins commandés, 32 voitures-pilote vont être livrées. Grâce à ces voitures-pilote, il n'est plus nécessaire d'accrocher une locomotive aux deux côtés du train M6. On peut alors circuler selon le principe du "tirer - pousser" avec une seule locomotive. Le système d'attelage automatique, sans intervention du personnel de manœuvre, permet en une seule fois l'attelage mécanique, pneumatique et électrique. L'ensemble des 70 voitures sera livré pour février 2008, plus tôt que prévu.

Deuxième commande supplémentaire

Une deuxième commande supplémentaire de 90 voitures M6 est également planifiée pour mars 2009.

Au total, dans deux ans, la SNCB disposera de 370 voitures M6 (les 210 en activité, les 70 en cours de livraison et les 90 nouvelles) qui, ensemble, proposeront un total de 47.000 places assises confortables, pour un investissement de près de 550 millions d'euros. Nos clients apprécient déjà cet effort, les résultats des enquêtes de satisfaction réalisées à bord des M6 en sont la preuve.

Outre les commandes de nouvelles M6, la SNCB a fait installer 40 systèmes de multiplexage sur des locomotives T27/21 à l'atelier central de Salzinnes, qui sont compatibles avec les voitures pilotes des M6 et des I 11. De ces locomotives, 19 seront équipées de système d'attelage automatique.

A noter encore que le poste de pilotage des voitures-pilote est identique à celui des I 11 et des locomotives type 13, apportant du confort aussi aux conducteurs.

Lors de la livraison des premiers exemplaires de la nouvelle commande de 70 M6, Marc Descheemaeker, Administrateur délégué de la SNCB a exprimé sa profonde satisfaction: *"Je me réjouis d'apprendre que nos M6 seront livrées avant la date prévue et que les premières voitures livrées circulent dès janvier 2007. D'autant plus qu'au niveau opérationnel, de nouvelles améliorations sont attendues grâce aux voitures-pilote et au système d'attelage automatique. Les M6 sont pour la SNCB un atout indéniable. Nous voulons offrir à nos clients un confort digne de ce troisième millénaire: grâce aux M6, cela devient possible."*

Les M6 sont également une solution aux problèmes de mobilité dans notre pays. Quatre trains de voitures M6 évitent ensemble, avec leurs quelque 6.300 voyageurs, une heure de file sur trois bandes d'autoroute chaque jour aux heures de pointe!



// Pour aider l'associatif

Le Groupe SNCB prête son concours aux actions de Noël

// Cette année encore, le Groupe SNCB a aidé à sa manière le Père Noël à illuminer d'un sourire le visage des moins favorisés au travers des actions de Noël organisées à Courtrai et Denderleeuw.



Le chef d'œuvre Desanto

A l'occasion des fêtes de Noël et pour la treizième année, la gare de Courtrai a été le théâtre d'une série d'initiatives visant à rassembler des fonds en faveur de deux œuvres choisies pour leur action en faveur de l'enfance en difficulté: le *Vertrouwenscentrum Kindermishandeling* de Flandre Occidentale situé à Bruges et l'association *Kindervriend* de Courtrai-Rollegem.

Pour la cause, un nouveau record du monde a été établi: un modèle réduit de la locomotive SNCB 1302 - un numéro à valeur symbolique pour Courtrai, puisque c'est aussi l'année de la bataille des éperons d'or - a parcouru sans interruption une distance équivalente (à l'échelle) à un tour du monde (40 750 km) sur un circuit installé dans la salle d'attente de la gare de Courtrai. Pour souligner l'événement, des locomotives miniatures identiques ont été mises en vente au profit des œuvres soutenues.

Sur la place de la gare, une œuvre réalisée par l'artiste Desanto avec les enfants de l'association "Kindervriend" avait été installée. Une œuvre vendue ensuite aux enchères. Une cinquantaine de reproductions à l'échelle, numérotées et signées par l'artiste, ont également été mises en vente pour soutenir l'opération.

Par ailleurs, le 14 décembre dernier, un train de Noël a quitté la gare de Courtrai à destination de Zeebruges pour une soirée gastronomique avec à son bord quelque 450 personnes qui, en s'acquittant chacune d'une somme de 50 €, ont largement contribué à la réussite de ces actions de Noël.

Enfin, dans les halls d'entrée et sur les quais des gares de Courtrai, Bruges et Ostende, des

sapins de Noël ont été sponsorisés par les entreprises et les commerces de la région. A Courtrai, les commerçants ont également agi de concert avec l'UNIZO pour organiser un concours doté de nombreux prix.

Les quelque 30.000 € récoltés cette année ont été remis le 11 janvier dernier aux représentants des deux associations bénéficiaires.

Le train musical sillonne la Flandre orientale

A Denderleeuw aussi, pour la treizième fois, les cheminots ont uni leurs efforts pour venir en aide à une série d'associations sans but lucratif de la région qui leur tiennent à cœur. Ainsi, le 3 décembre, un train musical a transporté de Zottegem à Grammont diverses célébrités flamandes en faisant étape en gares d'Alost, Denderleeuw et Ninove. Des produits régionaux ont été servis à son bord et divers spectacles ont jalonné le parcours pour la plus grande joie des participants qui avaient réservé leur place au prix de 15 € généreusement offerts aux ASBL.

La vente de bougies de Noël dans les gares participantes, de Glühwein et de soupe de potiron sur le marché de Noël de Grammont par le personnel de la gare, de gaufres et de vin chaud en gare de Grammont ont également permis de collecter des fonds.

Un dîner pour le personnel de la gare de Grammont et la participation à la septième édition d'un quiz par équipe ou encore la vente de petits déjeuners de Noël étaient également au nombre des actions entreprises cette année.

Ces initiatives ont rapporté aux associations choisies la somme globale de 28.630 €.

Bravo et merci à tous ceux qui, par un petit ou un grand geste, ont contribué ainsi à soutenir l'action de ces associations oeuvrant en faveur des moins favorisés.

nous

// Ouverture festive à Anvers

L'Astridplein brille à nouveau de mille feux

// Au terme de cinq années de travaux, l'Astridplein - à Anvers - est parachevée. Un événement de taille! C'est pourquoi la SNCB Holding a organisé le samedi 16 décembre 2006 une grande fête populaire gorgée de musique, d'ambiance et de lumière.

D'un bout à l'autre de la journée, il vous a été offert un vaste éventail d'activités. Ainsi, le *Bar Bleu*, dans le hall d'Anvers-Central, a résonné en permanence aux accents de musiques jazz et classique. Bref, savourer en même temps un bon verre de vin et une musique de qualité!

A l'extérieur, la place a été livrée au talent de divers artistes et baladins. L'horeca local a assuré l'exploitation de petits stands de dégustation. Dans la grande tente chauffée, les Moonlovers ont donné le ton dès 13h15 avec un répertoire des plus attractifs. Tom Clement et Johan Petit (Klein Jowanke) ont quant à eux conquis le public grâce à leurs savoureuses histoires sur le zoo, les trains, la place.

Peu après 17 h, Jannie Haek, Administrateur délégué de la Holding, Bruno Tuybens, Secrétaire d'Etat aux Entreprises Publiques, la Ministre Flamande de la Mobilité Kathleen Van Brempt et Patrick Janssens, Bourgmestre de la Ville d'Anvers, ont procédé d'une simple pression sur un interrupteur, à la nouvelle illumination de la place. Des centaines de lampes aux allures de fête, de projecteurs sur la façade du bâtiment de gare, de lanternes de rue et de points lumineux, se sont allumés en même temps. La soirée très réussie s'est quant à elle clôturée sur les accents intimistes du répertoire de la chanteuse-compositrice Mira.

De nouvelles places pour Anvers-Central

Ces cinq dernières années ont été consacrées au réaménagement de la place. Réaménagement nécessaire, au demeurant, pour faire d'Anvers-Central une gare de passage dans le cadre de la jonction nord-sud. L'Astridplein a été 'ouverte' par phases,

au fur et à mesure de la construction du tunnel de jonction entre la gare et ceux creusés vers le nord de la ville.

La nouvelle place est un projet de Jordi Farrando, ancien urbaniste de Barcelone. Il a scindé la place en deux parties. Une piazza dont la quiétude charmera les visiteurs aussi bien que les voyageurs; de l'autre côté, l'utile est joint à l'agréable: une zone verte offrant bancs et espaces de promenade, tout à côté d'une desserte de bus et trams assurant la fluidité de la circulation.

Une autre place a été aménagée en souterrain. Aux niveaux -2 et -3, un nouveau parking a été construit, qui peut accueillir 400 véhicules automobiles. Au niveau -1, on trouve par ailleurs 800 places de parking pour vélos, une zone de *kiss-and-ride* et une zone de transit entre les stations de prémétro Astrid, Diamant, et la Gare Centrale.

L'Astridplein a ainsi pleinement retrouvé son rôle de point nodal pour les transports en commun. Ici, les voyageurs peuvent aisément prendre une correspondance, qu'il s'agisse du tram, du bus ou du train, car la place est désormais interdite au passage des véhicules automobiles. Les espaces verts ont été préservés, mais rendus plus accessibles. Les arrêts de tram et de bus ont été déplacés afin de ne plus constituer un 'obstacle' entre les deux parties de la place. Les poteaux d'éclairage monumentaux ont retrouvé leur place, et la partie *piazza* pourra accueillir nombre de terrasses.

Le réaménagement à ciel ouvert aura coûté 4,83 millions d'euros; celui en souterrain 10,9 millions d'euros. De Lijn, la Ville d'Anvers, la SNCB Holding et la Région Flamande se sont associées au financement du projet.



// Fresque

Tintin entre en train à Bruxelles-Midi

// En décorant la gare de Bruxelles-Midi d'une fresque de 8 m sur 8 représentant Tintin à bord d'une locomotive, la SNCB-Holding rend hommage à Hergé, dont l'œuvre a toujours été inspirée par le monde ferroviaire.

Depuis ce 10 janvier, le cow boy Tintin, accroché à une loco vapeur, entre à toute vitesse dans Bruxelles-Midi par l'accès Place Horta. C'est, à grand format, une case extraite de la toute première édition – en noir et blanc – de Tintin en Amérique. Cette fresque, de 8 m sur 8, est installée dans la galerie du Midi, au-dessus des escalators d'accès au parking de la gare.

Elle a été inaugurée le 10 janvier dernier en présence de nombreuses personnalités: Bruno Tuybens, Fanny Rodwell, Jean-Claude Fontinoy, Jannie Haek, Vincent Bourlard et bien d'autres encore.

Parallèlement à la fresque Tintin en gare de Bruxelles-Midi, un Thalys a été spécialement décoré des personnages créés par Hergé. Il a emmené ce mercredi-là une brochette d'invités (parmi lesquels des cheminots sélectionnés par tirage au sort) à Paris, pour y visiter l'exposition du centenaire de la naissance d'Hergé ouverte au Centre Georges Pompidou.



// Concours

Un ticket avec Spilliaert

// Pour avoir une chance de découvrir l'exposition Léon Spilliaert à Bruxelles grâce à Connect, il fallait répondre « Ostende », ville de naissance de l'artiste. Voici les heureux gagnants.

Alan Abraham, Hélène Adam, Daniel Anseeuw, Nico Audrians, Johan Bas, Claude Beele, Karel Beirens, Rudy Beirens, Alain Bellot, Guy Benoît, Gérard Beulens, André Beunckens, Philippe Boisdequin, Stéphanie Bona, Ghisbert Borsu, René Bottier, Daniel Chauvaux, Marc Claerbout, Andrée Claessens, Isabelle Collet, Jacques Collin, Veerle Cools, Tanguy de Ghellinck, Michael De Hon, Johnny De Meester, Dirk De Sloover, Henk de Smet, Stefaan Zeure, Franky Delaere, Jo Dendas, Gilbert Denys, Luc Derck, Frank Desmet, Krista Desmet, Pascal Devriesere, Erwin Dewolf, Stefaan Dhont, Marie-Rose Docquier, Thierry Durand, Fanny Duvivier, Patrick Famchon, Jean Ferette, Benjamin Finck, Christine Flament, André Franceschini, Didier Fusillier, Ivan Galle, Alain Gilson, Oswald Groenvynck, Pierre Hahn, Daniel Hanert, Herman Hautenauven, Bernadette Henry, Jerry Heymans, Denis Huart, Franz Kelbaert, Pascal Lambotte, Luc Lannoo, Josette Larsille, Rudy Lauwaert, Paul Lebas, Yves Lemmens, André Lepage, Bernard Leroux, Ronald Lins, Sylvie Lucas, Peter Malfroy, Cécile Medaets, Herman Mestdagh, Hugo Meuleman, Iris Moerman, Dirk Mylle, Jurgen Nevens, Bernard Parys, Johnny Peynsaert, Cristelle Pirard, Freddy Roelandt, Jean Rosseel, André Roumans, Luc Schepers, David Schiepers, Sigurd Simoens, Benoît Smet, Marjolijn Staes, Erwin T'Jaecx, Raphaël Van Boven, Christiaan Van De Perre, Bart Van Den Eeckhoudt, Rudi Van Roeyen, Erika Van Ruyskensvelde, André Vansieleghem, Paul Vercruysse, Walter Vereecke, Dirk Verfaillie, Daniel Verhaeghe, Danny Vroman, Walter Weyers, Martine Wijns, Mohammed Youfii

concouRS

// Jouez et gagnez un superbe livre

Affiches sur le rail

// Vous ne vous êtes pas encore procuré à prix réduit l'ouvrage consacré aux affiches ferroviaires belges? Il est encore temps... à moins que vous n'en gagniez un exemplaire en participant à notre concours.

Le Service Archives de la SNCB-Holding a collaboré étroitement à la publication aux Editions Racine du livre *Affiches sur le rail*. Richement illustré et documenté, cet ouvrage met en lumière les affiches ferroviaires en Belgique de 1833 à 1985. Les cibles: les amateurs d'histoire ferroviaire, les passionnés d'arts graphiques et tous les lecteurs qui souhaitent voyager, à travers le monde de l'affiche, dans l'espace-temps d'une société en mutation constante.

Une réduction de 30 % pour les cheminots

Dans le commerce, le livre coûte 35,95 euros. Mais vous, personnel des chemins de fer, actif ou pensionné, pouvez l'acheter au prix exceptionnel de 25 euros. Vous avez deux possibilités pour le faire:

- soit en vous rendant au Service Archives, H-P&E.023, section 80-1, Rue de France 85 à Bruxelles, près de la gare du Midi, du lundi au vendredi de 9h30 à 16h (sur présentation de votre carte de légitimation);
- soit en virant 28,70 euros (3,70 euros de frais d'envoi inclus) par exemplaire souhaité au compte 000-0020448-78. N'oubliez pas la communication "livre" et votre n° d'identification.

Il y a encore une autre façon de l'obtenir...

Et si vous participiez à notre concours?

Nous avons 10 exemplaires du livre *Affiches sur le rail* à vous offrir!

Cochez votre réponse et renvoyez ce formulaire dûment complété (attention: un seul formulaire par personne!) pour le 16 mars au plus tard à: Rédaction Connect – concours "livre" - HCO.001 section 26/2.

Théo Van Rysselberghe est l'un des célèbres artistes belges qui ont illustré des affiches pour les chemins de fer. A quel mouvement artistique appartient-il?

- le surréalisme
- le néo-impressionnisme
- le cubisme

Vos coordonnées (en majuscules)

Nom et prénom:

Numéro d'identification:

Adresse de service complète:

