

39connect

Magazine du personnel du groupe SNCB décembre 2008

Liefkenshoek

un PPP à Anvers

les pommiers de Soumagne

sur un terrain prêté par Infrabel

Ladies' Day

coachez votre ambition

2009 avec entrain





La rédaction de Connect, Jehanne, Alain-Pierre, Annelies, Caroline, Barbara, Aline, Romina, Jean-Pierre et Vanessa, vous souhaite une excellente année 2009.

EDITÉ POUR LE GROUPE PAR SNCB HOLDING AVEC:

Annelies De Keyser
Caroline De Lille
Aline Foucart
Jehanne Geudens
Romina Keller
Alain-Pierre Meeus
Vanessa Vandenbruwaene
Barbara Verwilligen et
Jean-Pierre Vantighem

PHOTOS

Leo Goossenaarts
Denis Moinil

MISE EN PAGE

Jansen & Janssen,
www.jaja.be

PRODUCTION

B-Print

ADRESSE

Connect,
H-CO.001, s. 26/2,
52-54 rue de France
1060 Bruxelles
connect@b-holding.be

connect

dans ce numéro

gares

- 03 Deuxième accès pour Anvers-Central
- 07 Rénovation pour Gand-Dampoort

stratégie

- 04 Liaison ferroviaire du Liefkenshoek: second PPP pour Infrabel !
- 06 ERP: un système pour tous!

HR news

- 07 Le recrutement de 2008 en chiffres

environnement

- 08 Les initiatives vertes d'Infrabel portent leurs fruits

qualité

- 09 Ponctualité: légère progression au troisième trimestre

client

- 10 Meilleure offre depuis le 14 décembre

pratique

- 12 Le Bruxelles-Maastricht continue

équipement

- 13 Bientôt une nouvelle cabine au cœur du Luxembourg

ici et ailleurs

- 14 Thalys, à l'aube d'une ère nouvelle

nous

- 16 Stop à la vie trop chère !
- 18 Femmes et ambition

évènement

- 19 Week-end festif sur la ligne 162

20

CONCOURS
Disneyland®
resort Paris et
rail facilities





Au bout du zoo, le deuxième accès à Anvers-Central.

Pour une meilleure accessibilité

Deuxième accès pour Anvers-Central

gares

Avec l'ouverture de la jonction nord-sud, la gare d'Anvers-Central s'est agrandie considérablement. Au vu de cette nouvelle donne, le SNCB-Holding a décidé de créer un deuxième accès à la gare du côté de la Lange Kievitstraat.

A partir de la mi-décembre, les voyageurs peuvent accéder à la gare d'Anvers-Central par la deuxième entrée Kievit. Et il ne s'agit pas d'une porte dérobée, mais bien d'une entrée à part entière dotée de ses propres guichets et toilettes. Elle est conçue comme un atrium sous le niveau de la rue, avec beaucoup de lumière et d'espace à tous les niveaux de quais. Le *Fietspunt* peut accueillir 600 deux-roues, tandis que le parking souterrain compte 600 emplacements pour voitures.

A partir du printemps 2009, un buffet accueillera les clients qui pourront prendre un café avec une vue imprenable sur l'imposant toit de verre qui couvre une superficie de 5.300 m². Tout comme dans le grand hall de gare, l'architecte a créé un espace qui permet de laisser entrer un

maximum de lumière du jour pour éclairer les différents niveaux de quais souterrains.

Ce nouvel accès confirme que la gare est bien plus qu'un endroit où les gens prennent le train. Le bâtiment relie deux parties de la ville et doit devenir le centre névralgique d'un nouveau quartier où il fait bon vivre et travailler. Cette entrée va booster le centre commercial de la gare. L'accès Kievit va également accueillir ses propres commerces et une agence de location de voitures y a d'ailleurs déjà ouvert ses portes. Un des projets pour l'accès Kievit est l'ouverture d'un desk d'enregistrement pour les voyageurs qui se rendent à l'aéroport.

L'entrée Kievit a été inaugurée le 16 décembre par Jannie Haek, administrateur délégué de la SNCB Holding, et la ministre Inge Vervotte.

3

questions à
Luc Lallemand,
administrateur
délégué

Pourquoi la liaison ferroviaire du Liefkenshoek est-elle si importante ?

Le port d'Anvers est stratégiquement très important pour notre pays. En reliant directement les installations ferroviaires de la Rive gauche à celles de la Rive droite, nous soutenons la croissance future du port. Outre le gain de temps qu'il procurera au trafic marchandises, le tunnel ferroviaire permettra également d'éviter les nœuds ferroviaires surchargés, comme le tunnel Kennedy.

Quels sont les avantages d'un PPP ?

Premièrement, un cahier des charges détaillé, portant sur le design et la conception du projet dans son ensemble, est rédigé. Cela contribue à la transparence et à l'optimisation des coûts. Deuxièmement, un PPP permet de mieux respecter les coûts et les délais de construction imposés. Dans ce cas précis, les risques de construction et de disponibilité sont transférés au secteur privé.

Que représente très concrètement la conclusion de ce PPP pour Infrabel ?

Après le projet Diabolo, la liaison ferroviaire du Liefkenshoek est le second PPP conclu avec succès par Infrabel.

Les investissements importants réalisés par le secteur privé dans notre infrastructure ferroviaire démontrent que nos efforts soutenus ont porté leurs fruits, et qu'Infrabel a gagné la confiance des investisseurs.



Intermodalité rail-mer

Liaison ferroviaire second PPP pour

Le 5 novembre dernier, au bout de trois ans de collaboration intense entre les différentes parties concernées, Infrabel a conclu avec succès la procédure du PPP pour la liaison ferroviaire du Liefkenshoek. Depuis lors, les travaux pour la construction du tunnel ont débuté.



La nouvelle liaison ferroviaire du Liefkenshoek donnera une nouvelle impulsion au Deurganckdok et à la rive droite anversoise. La mise en service du tunnel représentera pour le tunnel Kennedy un allègement du trafic d'une centaine de trains par jour.



Vue de l'Escaut à l'endroit où le tunnel ferroviaire sera creusé

Le PPP du Liefkenshoek ?

L'institution publique Infrabel

Une entité privée, LOCORAIL NV

Collaboration structurée

Objectif = le financement et l'exécution accélérée du projet du Liefkenshoek avec création d'une plus-value pour les deux parties

Contrat DBFM (Design, Build, Finance and Maintain)

Une méthode de financement créative pour un projet de mobilité important !

du Liefkenshoek: Infrabel !

Infrabel a conclu un Partenariat Public-Privé complexe pour financer les travaux de génie civil (+/- 690 millions d'euros) de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek. Un consortium privé, LOCORAIL NV, se chargera du financement et de la construction du tunnel ferroviaire sous l'Escaut, qui reliera les principales installations ferroviaires de la Rive Gauche à celles de la Rive Droite du port d'Anvers. L'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (voies, signalisation et caténaires), quant à elle, sera financée directement par Infrabel pour un montant d'environ 75 millions d'euros.

Le rail: la meilleure alternative

Le port d'Anvers, l'un des atouts économiques les plus importants de notre pays, est en pleine expansion. Selon les prévisions, le trafic – principalement le trafic de conteneurs – devrait y doubler entre 2000 et 2020. Cela signifie une augmentation de 8 à 15 % de la part de marché du rail. D'où la décision du gestionnaire de l'infrastructure

ferroviaire belge de soutenir le développement du port. Face à la saturation des autoroutes et aux limites de capacité des voies navigables, le rail constitue en effet la meilleure alternative !

Dans un premier temps, Infrabel a rénové et élargi les installations ferroviaires sur la Rive gauche d'Anvers, y compris celles du Deurganckdok. Toutefois, afin de répondre efficacement à la croissance attendue du trafic marchandises, la création d'une liaison ferroviaire directe entre la Rive gauche (Waaslandhaven) et la gare de formation d'Anvers-Nord était véritablement devenue indispensable. Le tunnel ferroviaire Kennedy, qui est en ce moment la seule liaison pour le trafic marchandises entre les Rives gauche et droite, a en effet atteint son point de saturation.

Des années d'efforts récompensées

La liaison ferroviaire du Liefkenshoek améliorera considérablement l'accessibilité du port d'Anvers. Cet investissement en faveur

de l'intermodalité entre la mer et le rail est d'une importance vitale pour le développement futur du port. Il renforcera la position stratégique de la Belgique sur le plan du transport et de la logistique et il contribuera aussi à accroître de manière importante le potentiel et le rayonnement du réseau ferroviaire belge.

Le financement d'un projet d'une telle ampleur n'est évidemment pas chose aisée. C'est pourquoi Infrabel a opté pour un PPP. Après le projet Diabolo, la liaison ferroviaire du Liefkenshoek est le deuxième PPP conclu avec succès par Infrabel. Le secteur privé a ainsi déjà investi environ un milliard d'euros dans notre infrastructure ferroviaire. C'est remarquable pour un petit pays comme la Belgique, et c'est même unique en Europe ! Cette fois encore, c'est grâce à la collaboration intense et aux efforts de toutes les parties concernées que le PPP du Liefkenshoek a pu être mené à bien.

Planning des travaux

- **20/10/08**: compensation environnementale (Rietveld Kallo)
- **12/11/08**: début des travaux de génie civil
- **Mi-2013**: fin des travaux de génie civil
- **2012-2014**: travaux de voies, de signalisation et de caténaire
- **Printemps 2014**: essais de la nouvelle infrastructure + homologation
- **Mi-2014**: mise en service de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek



SNCB

ERP: un système pour tous!

Pour savoir ce qu'est précisément l'ERP, ou Entreprise Resource Planning, vous pouvez lire directement l'encadré ci-contre. Mais comme vous voulez connaître les implications concrètes et les changements attendus, Connect a rencontré pour vous Arnold De Brauwer, General Manager du service Finances de la SNCB et moteur du projet ERP.

Monsieur De Brauwer, nous avons déjà entendu ou lu des informations sur l'ERP. Une question, cependant: pourquoi un tel instrument de gestion était-il nécessaire au sein de la SNCB ?

La SNCB évolue dans un environnement libéralisé: le fret l'est déjà, et en 2010, le marché du transport international de voyageurs sera lui aussi ouvert aux concurrents. Et le trafic intérieur de voyageurs suivra, vers 2017. Nous devons nous y préparer, entre autres en sachant à tout moment où

nous en sommes. Prenez par exemple le fait qu'une série de hauts fourneaux sont à l'arrêt dans notre pays. La SNCB doit donc directement pouvoir réagir et réduire le nombre de locomotives à prévoir pour le transport de fret et planifier moins de wagons, etc.

Mais pour cela, nous devons bien sûr connaître la position exacte de chaque locomotive, quand son entretien est prévu, etc.

C'est là qu'un instrument de gestion centralisé comme l'ERP peut énormément nous aider.

Et quels en sont les principaux avantages pour le personnel?

D'abord, tous, chacun à son niveau, seront au courant de ce qui se passe à la SNCB, et de leur propre rôle dans le grand ensemble. De plus, il existe aujourd'hui des centaines d'applications A différentes, destinées à suivre l'ensemble des processus. Bientôt, on pourra tout suivre dans un seul système, l'ERP.

ERP, SAP, c'est quoi au juste ?

L'ERP vient des mots anglais *Enterprise Resource Planning* (Planification des Ressources de l'Entreprise). C'est une application dont le but est de coordonner l'ensemble des activités d'une entreprise (production, approvisionnement, ressources humaines, etc.) de manière intégrée, en partageant les données et les informations.

Une des applications ERP les plus connues, c'est SAP (*System Applications & Products in Data Processing*). SAP est aussi le nom de l'entreprise allemande qui est le fournisseur de la solution informatique du même nom. La société SAP a déjà implémenté ses logiciels notamment chez Inbev, Colgate Palmolive, Total, KBC, Dexia, Agfa Gevaert, Solvay, Bekaert, la Province du Brabant Flamand, le Ministère de la Région Bruxelles Capitale, etc. Dans le monde ferroviaire, SAP a eu pour clients les CFL, la société des chemins de fer irlandais CIE, la DB, les CFF-SBB et les NS.

Pour quand l'implémentation est-elle prévue?

Le 5 janvier 2009 est lancé le *go live* dans les ateliers centraux de Salzinnes, Cuesmes, Malines et Gentbrugge, ainsi que dans l'atelier de traction de Kinkempois.

L'étape suivante, l'implémentation dans toute la SNCB, est prévue pour le 1^{er} janvier 2010. Et le 1^{er} janvier 2011, enfin, toutes les applications A seront remplacées et regroupées au sein de l'ERP.



Groupe SNCB



Infrabel



Le Groupe engage !

Le recrutement de 2008 en chiffres

La campagne de recrutement du Groupe SNCB a trouvé sa vitesse de croisière. Du 1^{er} janvier au 31 octobre derniers, 1.853 nouveaux collègues ont pris du service. Parmi eux, on compte 334 conducteurs de train, 163 accompagnateurs de train, 148 conducteurs de manœuvre ainsi que 158 universitaires et ingénieurs.

Il existe bien sûr un certain nombre de professions pour lesquelles il faut encore recruter. Le Groupe cherche à engager, en particulier, des techniciens électromécaniciens, des conducteurs de train et conducteurs de manœuvre du rôle néerlandais, et des accompagnateurs de train du rôle français. Faites-le savoir autour de vous !



Photo Geert Dierckx

Gares

Rénovation pour Gand-Dampoort

gares

Avec 5.133 voyageurs par jour, Gand-Dampoort est la deuxième gare de la capitale de la Flandre-Orientale. Le SNCB-Holding a investi 315.000 euros dans une rénovation qui doit rendre la gare plus agréable pour les clients.

La gare de Gand-Dampoort date de 1973 et est une création des architectes SNCB Dirk Servaes et Johan Beyne. En novembre 2002, le SNCB-Holding a donné un sérieux lifting au bâtiment. Le toit bicolore en orange-brun a été remplacé par une couleur uniforme. A

l'intérieur les couleurs ont aussi été remises au goût du jour.

Afin de fluidifier le flux des voyageurs, le débarras qui se trouvait au milieu du hall de gare a été enlevé.

Mais il y a aussi du nouveau sous nos pieds: le sol est à présent carrelé de pierre naturelle et de dalles spéciales pour aider les mal voyants. La salle des guichets a carrément fait peau neuve avec un plafond plus bas, un nouvel éclairage et des sièges modernes.

Plus d'attention pour la sécurité

La sécurité est un autre aspect important de cette rénovation. Désormais la gare est surveillée en permanence par des caméras qui enregistrent jour et nuit tout ce qui se passe à l'intérieur et à l'extérieur. Des portes automatiques permettent de fermer la gare pour éviter des problèmes de vandalisme nocturne.

Environnement



Les initiatives vertes d'Infrabel portent leurs fruits

Le sens des responsabilités fait partie intégrante des valeurs d'Infrabel, sur le plan économique et social, bien sûr, mais également sur le plan environnemental. La dernière initiative en date ? Le développement d'un verger sur des terrains prêtés par le gestionnaire de l'infrastructure.

environ-
nement

Les grands projets d'Infrabel, tels que le Diabolo, le RER et la liaison ferroviaire du Liefkenshoek contribuent tout naturellement à la promotion du rail, un moyen de transport peu polluant et peu gourmand en énergie.

Outre ces projets d'envergure, de nombreuses initiatives vertes fleurissent au

sein de l'entreprise, notamment pour sauvegarder la biodiversité.

Un verger aux retombées multiples

Il y a peu, Infrabel a accordé à l'association Les Amis de la Terre le droit d'occuper un terrain à Soumagne, afin d'y développer un verger. Celui-ci a été officiellement inaugu-

ré le samedi 22 novembre. En contrepartie, l'association s'engage à entretenir les terrains occupés.

Les objectifs de ce projet ? Promouvoir la biodiversité, réaménager le paysage, mais aussi développer un partage intergénérationnel (voir encadré ci-dessous).

3 questions à Didier Brick, responsable de l'ASBL Les Amis de la Terre

En quoi consiste le projet verger ?

Le Pays de Herve est l'héritier d'une tradition fruitière séculaire. Plusieurs

centaines de variétés de pommes et de poires ont été sélectionnées et créées par nos ancêtres.

Le rêve des Amis de la Terre était de créer un verger pour préserver ces variétés typiques de notre région, actuellement menacées.

Concrètement, ce projet porte sur la plantation, à terme, de près de 250 hautes tiges (pommiers, poiriers, pruniers et cerisiers) du Pays de Herve.

Outre la promotion de cette biodiversité fruitière locale riche, le projet contribue aussi à réaménager le paysage de la vallée du Fond Leroy à Soumagne, modifié

par le passage de la ligne à grande vitesse. Mais ce verger présente également une dimension sociale: sa mise en place et son entretien reposent sur une équipe intergénérationnelle.

Enfin, le site se veut un outil pédagogique ouvert à tous. Les plantations et la gestion se déroulent dans le cadre d'animations destinées au grand public.

Comment la collaboration avec Infrabel a-t-elle vu le jour ?

Depuis plusieurs mois, nous cherchions un terrain pour créer un verger, mais en vain. Habitant à proximité de la ligne à grande



Didier Brick est toujours prêt à expliquer son amitié pour la terre, même sous la neige, comme le 22 novembre.

Le Nord du pays, précurseur en la matière

L'intérêt du gestionnaire de l'infrastructure pour ce type de projets ne date pas d'hier. En effet, dès 2005, année de sa création, Infrabel conclut pour 8 ans un projet-pilote avec l'asbl *Natuurpunt*. Cet accord porte sur la gestion écologique et l'entretien des talus ferroviaires d'une zone située sur la ligne 69 entre Ypres et Comines.

En novembre 2007, *Natuurpunt* s'est également vue attribuer la gestion de l'entretien écologique de 3 autres zones situées le long de lignes ferroviaires à Aalbeke, Tongres et Anvers. Par ces collaborations, le gestionnaire de l'infrastructure réaffirme son attachement à la préservation de l'environnement et au respect de la biodiversité.

vitesse, à hauteur de Soumagne, j'avais remarqué que la vallée du Fond Leroy offrait un endroit idéal.

J'ai alors pris contact avec Philippe Genette, responsable du chantier, qui a relayé notre projet auprès d'Infrabel.

Quels sont les avantages d'une telle collaboration pour Les Amis de la Terre ?

Notre association, composée majoritairement de bénévoles, dispose de peu de moyens financiers. Infrabel nous permet d'occuper le terrain à moindre frais sans avoir eu besoin de l'acheter.



Ponctualité: légère progression au troisième trimestre

Les résultats de ponctualité pour le troisième trimestre 2008 sont connus. Bonne nouvelle: la ponctualité générale continue de progresser, affichant une augmentation d'un demi pourcent par rapport à la même période l'an dernier.

Entre juillet et septembre 2008, la ponctualité globale (c'est-à-dire le pourcentage de trains qui sont arrivés à destination avec un retard de maximum 5 minutes) a progressé d'un demi pourcent par rapport au troisième trimestre 2007, passant de 91,4 % à 91,9 %. Elle a même atteint les 95,5 % après neutralisation des retards liés aux causes externes et aux travaux d'investissement. Ces résultats confirment les efforts consentis par le personnel du Groupe SNCB pour améliorer encore et toujours la ponctualité sur l'ensemble du réseau ferroviaire belge.

qualité

Ponctualité du trafic voyageurs en heures de pointe, heures creuses et week-ends

Trains arrivés à l'heure ou avec un retard de maximum 5 minutes

3e trimestre		2007	2008
Heures de pointe	matinale	91,9 %	92,3 %
	vespérale	89,6 %	88,9 %
Heures creuses			92,7 %
Week-ends		91,9 %	92,6 %

Nouveaux horaires

Meilleure offre depuis le 14 décembre

Comme chaque année, la SNCB a adapté ses horaires en décembre. Quelque 41.000 voyageurs sont concernés. Voici un aperçu des principales modifications.

client

La SNCB a aménagé les horaires pour une série de liaisons mi-décembre. Ces améliorations tiennent compte de la saturation croissante du réseau, surtout de la jonction bruxelloise, de nouveaux travaux lancés par Infrabel et du peu d'extension possible en prestations du personnel. Les changements sont également apportés dans le cadre du contrat de gestion qui prévoit une hausse de 25 % du nombre de voyageurs d'ici 2012, soit un accroissement de 3,8 % par an.

Grâce à l'ouverture de la jonction nord-sud à Anvers en 2007 et à la capacité accrue de la gare d'Anvers-Central, **l'offre autour d'Anvers ville a été repensée.**

Désormais, 4 trains rapides bien étalés circulent d'Anvers à Bruxelles, soit un train

toutes les 15 minutes: 2 liaisons IC Charleroi-Anvers avec des voitures M6, dont une prolongée jusqu'à Essen, et 2 liaisons IR à part entière. Les liaisons IR desservent aussi Mortsels-Oude God parce que les trains L circulent via la L27 au lieu de la L25.

2 liaisons L Anvers-Malines sont prolongées jusqu'à Bruxelles, ce qui fait que les gares entre Anvers et Malines conservent leur relation directe avec Bruxelles.

Ces relations L entre Anvers et Malines s'effectuent via la L27 et desservent Mortsels et le point d'arrêt rouvert à Mortsels-Liersesteenweg. Mortsels-Deurnesteeweg n'est plus desservi en semaine.

Les modèles de haltes entre Anvers et Bruxelles sont uniformisés: les trains IC font halte à Anvers-Berchem et Malines, tandis que les trains IR s'arrêtent à Anvers-Berchem, Mortsels Oude God, Malines-Nekkerspoel, Malines et Vilvorde.

L'axe Anvers-Bruxelles compte environ 20.000 voyageurs par jour par sens.

L'IC N Charleroi-Anvers est prolongé jusqu'à Essen, en remplacement de l'IR n Bruxelles-Essen qui est limité à Anvers-Central. L'IC N a les mêmes arrêts que l'IR n entre Anvers et Essen.

Ce prolongement a des influences positives pour les voyageurs de la L12 Essen-Anvers qui utilisent aujourd'hui l'IR n. Le temps de parcours vers Bruxelles est réduit de 8 minutes. Du fait de l'affectation de voitures M6 au lieu des AM75, le confort est amélioré.

Depuis décembre, l'IC Q ne s'arrête plus à Malines mais à Malines-Nekkerspoel, d'où il peut continuer, sans retournement, vers Louvain avec arrêt à Haacht. Le temps de parcours est réduit de 5 minutes.

L'horaire de l'IC Q est décalé: départ d'Anvers-Central à h40, arrêt à Malines-Nekkerspoel à h05-h07, arrive à Louvain à h25 (temps de parcours de 45 minutes). L'IR f Courtrai-Malines est prolongé jusqu'à Louvain (fonction L).

L'IR a Sint-Niklaas-Leuven fait un arrêt plus long à Malines (6' au lieu de 2'), mais le temps de parcours entre St-Nicolas et Louvain est réduit de 2', parce que l'IR a a trois arrêts en moins entre Malines et Louvain.

Une nouvelle relation L cadencée est introduite de 6 à 20 heures entre Herentals et Lier, en remplacement des trains P existants. A Lier, une correspondance est prévue avec la relation IC de et vers Bruxelles.



Nouveau point d'arrêt à Beervelde

A l'occasion des changements d'horaires de la SNCB, Infrabel a mis en service un nouveau point d'arrêt à Beervelde, situé sur la ligne 59, entre Gand et Anvers, de part et d'autre du passage à niveau.

Ce point d'arrêt sera desservi chaque heure par un train L Anvers-Lokeren dans chaque sens. En outre, un nouveau parking d'environ 70 places, ainsi qu'un abri à vélos seront aménagés, pour le confort des voyageurs.



Tarifs adaptés le 1^{er} février 2009

Comme chaque année au mois de février, la SNCB adaptera ses tarifs le 1^{er} février prochain. L'augmentation moyenne s'élèvera à 5,9 %, une hausse due à l'inflation et la flambée des prix de l'énergie.

- La hausse du prix des Cartes train se chiffrera à 6,25 %. Même pourcentage de hausse pour le prix de la Key Card, qui passe de 16 à 17 euros, soit 1,7 euros seulement par trajet.
- Le prix du Go Pass en 2^{ème} classe sera porté à 50 euros (contre 46 euros précédemment), ce qui représente un tarif de 5 euros par trajet.
- Le prix des billets seniors passe à 5 euros (+1 euro) pour un aller-retour de et vers toute gare belge.
- Le prix du Rail Pass ne monte que de 2,82 %, passant de 71 à 73 euros.

Le temps de parcours de l'IR Turnhout-Anvers est prolongé en raison des travaux d'Infrabel. Pendant deux ans, le voyage de l'IR g Turnhout-Anvers prend 50 minutes au lieu de 46.

Le temps de parcours du train L Louvain-Anvers est également prolongé.

L'IC B continue à circuler via la L12 (Roosendaal). En semaine, 4 haltes subsistent en Belgique: Anvers-Central, Malines, Bruxelles-Central et Bruxelles-Midi. La relation est progressivement transformée en un train international avec réservation.

L'IC P Anvers-Gand fait halte supplémentaire à Beveren. L'IC G Anvers-Ostende, lui,

dessert en plus Anvers-Sud. L'IC P Anvers-Gand ne s'arrête plus à Gentbrugge en heure de pointe. Mais Gentbrugge est desservi par 2 trains L par heure au lieu d'un.

L'IR D Bruxelles-Grammont via Ath est complété par une liaison de Ath jusqu'à Tournai.

Concrètement, les trains venant de Bruxelles vers Tournai et Grammont sont scindés à Ath. Les trains venant de Tournai et Grammont sont accouplés à Ath avant de rejoindre Bruxelles.

Pour étoffer l'offre de pointe entre Namur et Arlon le soir, le train P 8606 Bruxelles-Midi – Arlon qui circule le vendredi en pé-

riode scolaire circulera tous les jours de la semaine.

Diegem et Zaventem sont desservis par 2 trains P au départ de Mouscron et Courtrai vers Louvain le matin et en sens inverse au départ de Louvain vers Mouscron et Ostende le soir.

La clientèle visée est essentiellement constituée de navetteurs de l'ouest du pays et de Bruxelles travaillant dans la zone de l'Aéroport.

Quelque 36.000 clients bénéficient des adaptations apportées en décembre. L'impact est plus négatif pour 5.000 autres voyageurs seulement.



Offre transfrontalière

Le Bruxelles-Maastricht continue

pratique

La SNCB a signé avec les NS le contrat portant sur l'exploitation de la liaison ferroviaire Bruxelles-Liège-Maastricht Express.

Démarrée en décembre 2006 sous la forme d'un projet pilote, cette liaison rencontre un franc succès auprès de la clientèle: environ 1.240 voyages par jour actuellement, soit une hausse de 125 % par rapport à décembre 2006.

Temps réduit

La SNCB a décidé de pérenniser cette liaison en prenant tous les coûts d'exploitation à sa charge, y compris sur la partie néerlandaise du trajet, et en percevant l'intégralité des recettes.

Depuis la mi-décembre, Maastricht-Bruxelles se fait en 1h18, soit un gain de 4 minutes, tout en améliorant encore la ponctualité. Autre nouveauté favorable

à la clientèle: à Maastricht, NS assurera chaque heure des correspondances (IC) vers Eindhoven (et de là vers Utrecht et Amsterdam).

La liaison permet, grâce à de bonnes connexions, de relier Maastricht à Paris en 2h56, Maastricht à Londres en 3h47 et Maastricht à Cologne en 2h06.

A noter que parallèlement, un accord de collaboration portant sur la promotion commerciale de la liaison ferroviaire a été signé avec la Ville de Maastricht et la province néerlandaise de Limburg.

16 euros AR

Les tarifs du Bruxelles-Maastricht Express sont tout à fait avantageux: par exemple, un jeune de moins de 26 ans paie 16 € pour un aller-retour (dans la même journée). A partir du 1er février 2009, les tarifs seront encore plus avantageux, notamment pour les étudiants et les travailleurs à temps partiel.

Les billets sont en vente dans toutes les gares belges ou via le call center (02/528.28.28), Internet ou les agences de voyage agréées.

Le billet Shopping de retour

Comme l'an dernier, la SNCB propose à la vente un billet *shopping*: pour seulement 8 € en 2ème classe (ou 12 € en première classe), ce billet permet de faire son shopping de Noël et de fin d'année en train, à un tarif avantageux.

Attention cependant, l'aller-retour doit impérativement avoir lieu le même jour.

Le week-end

Ce tarif forfaitaire avantageux est valable durant chaque week-end de décembre 2008 et de janvier 2009 ainsi que chaque jour durant les congés de fin d'année (du 22 décembre 2008 jusqu'au 2 janvier 2009 inclus).

Le Billet Shopping est sans conteste une alternative intéressante pour celles et ceux qui souhaitent effectuer leurs achats de fin d'année en toute sérénité et sans se soucier d'éventuels problèmes de files ou de stationnement.



Concentration des cabines de signalisation

Bientôt une nouvelle cabine au cœur du Luxembourg

Entamée par Infrabel en 2005, la concentration des cabines de signalisation se poursuit activement. D'ici 2012, Libramont accueillera l'une des 31 cabines ultramodernes prévues pour gérer l'ensemble du trafic ferroviaire sur le réseau belge. Connect est allé à la rencontre de Jean-François Martin-Etienne, ingénieur industriel en charge de la signalisation dans la zone de Liège.

équipe-
ment

La construction du nouveau bâtiment accueillant la cabine de Libramont s'achèvera en 2010. A terme, en 2012, cette cabine aura peu à peu repris les tâches effectuées actuellement par les autres cabines de la ligne 162 (Namur – Luxembourg): Neufchâteau, Lavaux, Jemelle, Habay, Grupont, Mirwart, Hatrival, Marbehan, Stockhem, Autelbas, Arlon, Marloie, Hamoir, Melreux et Bomal.

Le nouveau bâtiment sera doté de l'ergonomie et de la technologie nécessaires au bien-être des agents qui y travailleront: "En plus de leurs écrans, les opérateurs disposeront d'un tableau de contrôle optique qui leur permettra de suivre l'ensemble du trafic sur la ligne. Les opérateurs pourront parfaire leur formation et maintenir à niveau leur connaissance de la ligne grâce à un si-

mulateur. Des vestiaires et un local *cuisine* ont également été prévus".

Le travail facilité

En 2012, les 31 cabines ultraperformantes comme celle-là effectueront la coordination du trafic ferroviaire sur l'ensemble de notre réseau. Elles étaient 368 en 2005.

L'actuelle cabine de Libramont a d'ores et déjà adopté la nouvelle technologie informatique EBP-PLP (Poste de commande électronique – Poste à logique Programmée): "C'est un grand progrès ! Ce système est très fiable. Il permet de gérer le trafic de façon optimale et d'augmenter la sécurité. De plus, grâce au nombre d'informations affichées à l'écran, la technologie EBP-PLP facilite grandement le travail des opérateurs. Certains avaient quelques appréhensions au début, mais mainte-

nant qu'ils y ont goûté, plus personne ne veut faire machine arrière..." conclut Jean-François Martin-Etienne, tout sourire.

Les divers investissements réalisés par Infrabel sur les lignes 161 et 162 (Bruxelles – Luxembourg) traduisent l'importance que le gestionnaire d'infrastructure accorde à la modernisation de son réseau dans les provinces de Namur et du Luxembourg.



Jean-François Martin-Etienne



Filiale

Thalys, à l'aube d'une ère

ici &
ailleurs

Qui ne connaît pas Thalys, la plus importante filiale SNCB active dans le transport de voyageurs ? Petit portrait.

Le 31 mai 1995, la SNCF et la SNCB s'associaient pour créer Thalys International, société basée à Bruxelles au cœur de l'Europe, avec pour partenaires les NS et la Deutsche Bahn.

Le 2 juin 1996, Thalys devenait une réalité pour les clients et reliait pour la première fois Paris à Bruxelles et à Amsterdam. Aix-la-Chapelle et Cologne ont rejoint le réseau Thalys en 1997.

Le 15 juin 2007, la DB faisait son entrée dans le capital de Thalys International. Thalys International est depuis lors une filiale commune de la SNCF (62%), de la SNCB (28%) et de la DB (10%). Les NS ne sont pas actionnaires de Thalys International, mais sont partenaires de Thalys.

A Bruxelles

Les bureaux de Thalys sont situés dans un immeuble de la Place Stéphanie à Ixelles. Quelque 130 personnes y travaillent, dont

des cheminots français, belges et allemands, ainsi que des contractuels.

Que fait Thalys International ?

Thalys International est responsable de la commercialisation et à la gestion opérationnelle des trains Thalys pour le compte des entreprises mères.

Elle se charge de la conception du service et du produit: choix des tarifs, des fréquences, des horaires, des arrêts, des services à offrir à bord, de la communication, du marketing, des promotions, du design intérieur et de la livrée extérieure des voitures, des uniformes, des plaintes, etc. En quelque sorte, Thalys International est également chargée d'optimiser le roulement des rames et d'assurer le suivi en temps réel des circulations sur les 4 réseaux. Thalys International gère aussi le système d'optimisation des recettes (yield management).

Thalys n'est pas une entreprise ferroviaire: les quatre partenaires sont propriétaires des licences d'exploitation. Ils fournissent conducteurs, accompagnateurs, personnel de vente et matériel roulant. Côté belge, les conducteurs sont fournis par la direction Technique et Production (ils conduisent tous types de trains à grande vitesse), et les accompagnateurs sont gérés par Voyageurs National. Le

personnel de vente international des gares de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord, Liège-Guillemins et Anvers-Central est rattachée à la direction Voyageurs International. Les autres vendeurs sont rattachés à la direction Voyageurs National qui assure la vente pour le compte de VI sur la base d'un SLA.

L'entretien est effectué pour l'essentiel à l'atelier SNCB de Forest.

Le catering à bord est géré par Railrest.

Et les finances ?

Les sociétés mères (SNCF, SNCB et DB) financent les coûts de fonctionnement de Thalys International.

Ces moyens de financement ainsi que le chiffre d'affaires réalisé par Thalys International constituent les produits d'exploitation de Thalys International.

Le chiffre d'affaires total de Thalys en 2007 (vente de billets) s'élève à 366,073 millions € par rapport à 365,1 millions € en 2006 (alors que la liaison Bruxelles-Marne-La-Vallée était désormais effectuée par TGV en avril 2007).

Le chiffre d'affaires se répartit comme suit: Paris-Bruxelles: 55,6%, Paris-Belgique (hors Bruxelles): 8,9%, Paris Belgique-Pays-Bas: 21,3%, Paris Belgique-Allemagne: 11,8%.



A Bruxelles-Midi, Ingrid Nuelant, directeur général adjoint de Thalys International, et Michel Jadot, directeur général *Voyageurs International* à la SNCB.

Nouveau look intérieur pour Thalys.



nouvelle

Pour la SNCB, les recettes générées par les activités Thalys ont progressé, passant de 133,6 millions € en 2006 à 136,102 millions € en 2007, soit une augmentation de 1,8 % (hors liaison Bruxelles-Marne-La-Vallée effectuée par TGV).

Thalys est une participation importante pour la SNCB car elle représente 68 % des recettes en trafic international.

Info en temps réel

Thalys joue totalement la carte des technologies. Ainsi, est-il possible d'avoir de l'information en temps réel sur le trafic via le site Internet www.thalys.mobi. Ces informations sont aussi accessibles via GSM ou PDA.

Lancé en 2004, le service *ticketless* s'est amélioré et a été généralisé à l'ensemble des tarifs. Ce système permet de voyager sans billet papier. La place est réservée en quelques clics via Internet et confirmée par SMS.

Wi-Fi à bord

L'accès Wi-Fi Internet à haut débit sur l'ensemble du réseau Thalys dans les quatre pays est devenu une réalité commerciale pour Thalys depuis octobre 2008. Thalys est le premier service transfrontalier au monde offrant une connection wi-fi à 300 km/h!

Celle-ci associe les technologies satellite, UMTS et Wi-Fi pour garantir des connexions Internet en continu à bord des trains qui traversent les frontières à 300 km/h, en fonction des technologies sans fil disponibles au cours du voyage.

Nouveau Thalys en 2009

2009 sera l'année de la métamorphose pour Thalys. Dès le début janvier, personnel et trains commenceront à arborer un tout nouveau look.

De nouveaux uniformes, dessinés par une styliste allemande, vont habiller le personnel de bord.

Les trains aussi seront progressivement rhabillés à l'extérieur comme à l'intérieur par des designers belges et français. Les dernières rames à être relookées sortiront fin 2010.

Cette rénovation sera accompagnée par une refonte des services à bord. Seule chose qui ne change bien sûr pas: la célèbre couleur Thalys.

2009 devrait être aussi l'année où Thalys circulera à grande vitesse au-delà de Bruxelles vers les Pays-Bas (L4) et l'Allemagne (L3). Le temps de parcours entre Bruxelles et Amsterdam passera ainsi de 2h44, actuellement, à 1h43. Il en sera de même pour les liaisons vers Cologne.

Quelques chiffres

Nombre de rames:

- 9 rames PBA tricourants utilisées entre Paris et Amsterdam, propriété de la SNCF.
- 17 rames PBKA quadricourants aptes à circuler sur tout le réseau Thalys, dont 7 appartenant à la SNCB, 2 aux NS, 2 à la DB et 6 à la SNCF
- 470 trains circulent chaque semaine

La clientèle:

- 64 millions de voyageurs depuis 1996, dont 6,2 millions transportés en 2007
- 52 % de clients *Loisirs*, 48 % de clients *Business*
- 44 % de femmes, 56 % d'hommes
- 39 % de moins de 35 ans
- Comfort 1: 28 %
- Comfort 2: 72 %

Services à bord:

- 26.800 cafés servis au bar/mois
- 6.220 plateaux-repas servis/jour
- 119.000 journaux mis à disposition/mois

Ponctualité:

- Ponctualité des trains (retard inférieur à 15 minutes): 93.87 % (12 derniers mois), 91.99 % (octobre 2008)

Satisfaction:

- Satisfaction globale des clients: 87 % (enquête réalisée en mai 2007)

La boutique Rail Facilities.
Rue de France 56-58
(rez-de-chaussée)
1060 Bruxelles
Ouvert de 9h à 16h
Tél.: 02/525 48 98
02/525 48 99
E-mail: info@railfacilities.be



NOUS

Rail Facilities

Stop à la vie trop

Prêts hypothécaires, assurances, voyages, achats dans les grandes surfaces, spectacles, carburant: en un peu plus de 2 ans, Rail Facilities a étoffé son offre de manière spectaculaire et compte bien ne pas en rester là.

Rail Facilities existe depuis le 26 octobre 2006 et a été créée comme une société de marketing au sein du Holding SNCB. A la base de cette création, une initiative d'André Béchet, general manager de la direction *Finances* du Holding, qui voulait d'une part redynamiser le crédit immobilier déjà proposé depuis les années 1930, et d'autre part élargir les services proposés aux membres actifs et non actifs (et leurs proches) du personnel du Groupe SNCB. Après exploration de ce qui se faisait en la matière, notamment en France dans le secteur des Comités d'entreprise, Rail Facilities a donc définitivement remplacé le *Crédit immobilier aux Cheminots*. Une nouvelle filiale du Holding bien ancrée dans l'air du temps.

Cibler les besoins

Rail Facilities rencontre les besoins du personnel, et pas seulement en matière de loisirs. Un exemple de cette démarche *pour le quotidien* est le partenariat avec une grande société Belge d'alimentation: Colruyt. Rail Facilities vend des *chèques achat* avec lesquels on bénéficie d'une remise sur ses achats.

Et ça marche, car chaque mois, ce partenariat génère un volume de vente qui tourne autour des 150.000 à 200.000 euros. Un partenariat similaire existe même avec la chaîne de grande distribution française Auchan. Rail Facilities est d'ailleurs devenu la deuxième société de vente de *chèques-achat* après EDF (Electricité de France).

Conserver l'aspect social

Dans la manière de travailler et de choisir les offres proposées, Rail Facilities veille toujours à l'aspect social. Tous les cheminots doivent pouvoir en profiter. Combattre la vie chère est le leitmotiv affiché. Il est impératif de permettre à tout le monde d'avoir accès aux loisirs et pourquoi pas à la culture en Belgique et à l'étranger. Proposer des produits *voyage* à 1.200 euros est par exemple exclu, car c'est trop cher et donc pas accessible pour toutes les bourses.

Et ça marche: entre le 3 novembre et 7 décembre, plus de 4000 personnes ont réservé une nuitée dans le cadre d'une promotion Eurodisney. Cette fibre sociale est clairement ressentie par les cheminots, car certains envoient même des mails et des cartes de remerciements aux collaborateurs de Rail Facilities!

Une petite équipe qui assure

Assurances, prêts, voyages, grande distribution: Rail Facilities est sur tous les fronts. C'est une petite et très dynamique



A partir de la gauche: Wim Deckers, Francis Vandebussche, Ken De Ruyck, Jean-Jacques Verbreuk et Philippe De Vos.

chère !

équipe de 5 personnes qui travaille d'ar-rache-pied pour proposer des offres tou-jours plus intéressantes aux cheminots. Pour Wim Deckers et Ken De Ruyck (dans la partie néerlandophone du pays), Francis Vandebussche en Jean-Jacques Verbreuk (en Belgique francophone) et le responsa-ble Rail Facilities Philippe De Vos, cela im-plique bien sûr beaucoup de prospection en Belgique et à l'étranger, car connaître les produits qu'on propose est une des clés du succès.

A côté de cela, il ne faut pas hésiter à al-ler vers les clients potentiels. Rail Facilities participera par exemple au *Salon des pen-sionnés*, organisé par H-HR (le 10 janvier 2009). Lors de cette journée, les pension-nés du Groupe SNCB peuvent obtenir des renseignements concernant leur mutuelle et tellement plus: le stand Rail Facilities y présentera son offre et proposera une dé-gustation de vins en collaboration avec un de ses partenaires.

Il est intéressant de noter que beaucoup de sociétés belges ne proposent pas à leur

propre personnel des conditions de vente aussi avantageuses que celles dont béné-ficient les cheminots.

Un service personnalisé

L'objectif de l'équipe est de proposer un vrai service à la clientèle. Un *relooking* de la boutique Rail Facilities s'imposait donc, afin de pouvoir assurer un accueil convivial et personnalisé.

Un accueil de qualité implique un vrai *conseil*, digne de ce nom pour les clients, notamment pour les prêts. Les clients po-tentiels sont accueillis en toute discrétion dans des bureaux privés. Et les conseillers Rail Facilities analysent avec eux leur situa-tion personnelle et l'offre possible. Ce parti pris d'être un vrai partenaire, un conseiller professionnel implique parfois l'obligation de refuser un prêt, dans l'intérêt même du demandeur.

Bref, Rail Facilities prend ses respon-sabilités car dans le combat contre la vie trop chère, chaque petit plus et les bons conseils comptent !

Comment rester au courant des offres Rail Facilities ?

Allez régulièrement jeter un coup d'œil sur le site intraweb (ou via extraweb si vous vous connectez depuis la maison): www.aportal.msnet.railb.be/portal/page/portal/PGR_RAFA_A

N'hésitez pas à ajouter le site à vos *favoris* et vous inscrire pour recevoir la newsletter électronique qui foisonne d'offres.

Autre bon plan pour vous tenir au courant des activités Rail Facilities: consulter *La Quinzaine*, une newsletter destinée à tout le personnel du Groupe SNCB et distribuée par le factage.

Et n'hésitez pas à pousser la porte de la boutique Rail Facilities à Bruxelles !



L'atelier mené par Geneviève Fraselle: Comment puis-je mieux utiliser ma voix ?



La ministre des Entreprises publiques, Inge Vervotte, était très enthousiaste de cette initiative.

Ladies' Day 2008

Femmes et ambition

Le jeudi 20 novembre, la SNCB a organisé la quatrième édition du Ladies' Day. Le thème était cette année *Coachez votre ambition*. Connect y était.

NOUS

Dès 8 h 30 s'ouvrait la quatrième édition du Ladies' Day à l'hôtel Husa Président à Bruxelles. A l'initiative de la Présidente du Conseil d'Administration Edmée De Groeve, 120 collaboratrices ont été invitées à participer à 'leur' journée.

"J'ai lancé le Ladies' Day en 2005, dans le but de créer pour les femmes de la SNCB un forum où elles puissent se rencontrer et échanger leurs avis sur la valeur ajoutée qu'elles peuvent apporter à une entreprise comme la nôtre, et à la société en général.

C'est aussi une occasion de partager leurs expériences professionnelles avec d'autres femmes du Groupe SNCB", explique Edmée De Groeve.

Inge Vervotte, ministre des Entreprises publiques, était également invitée au Ladies' Day cette année: "Des études ont montré que les entreprises dirigées par les femmes ont de meilleures performances. Les femmes ont en effet plus d'attention pour les aspects humains et débattent plus et mieux", a dit la ministre.

Le panel diversifié d'invitées comprenait aussi bien des femmes du 'terrain' que des représentantes du management, venues échanger leurs vécus. Les organisateurs s'efforcent d'inviter chaque année des collaboratrices différentes.

8% de femmes à la SNCB

La SNCB compte actuellement quelque 1.860 femmes. "Mais ce nombre doit encore augmenter", a déclaré Marc Descheemaeker. "L'objectif est d'augmenter encore le taux de personnel féminin de 10% d'ici 2009. Le chiffre de 20% a même été atteint parmi les nouveaux recrutés."

Six workshops

Les participantes avaient la possibilité de s'inscrire à un des six ateliers (trois en français et trois en néerlandais), dirigés par des femmes coachs professionnelles, dans le cadre du thème de la journée, "Coachez vos ambitions". Les ateliers en français étaient consacrés aux sujets suivants: "J'ai du talent donc je suis", "Développer mon assertivité" et "Comment optimiser sa voix, outil de communication".

Côté néerlandophone, les thèmes étaient "Selfcoaching: renforcer votre confiance en vous", "Trouver ma place: dans ma famille, mon boulot, ma relation..." et "La communication non verbale".

Réactions enthousiastes

Durant le lunch, après les workshops, on n'a pu entendre que des réactions positives. L'après-midi également, lors du partage d'idées ressorties au sein des ateliers, il est apparu que nombre de collègues féminines avaient beaucoup appris.

Il va donc de soi qu'une cinquième édition aura lieu. A l'année prochaine !

Saviez-vous que...

- ... les femmes utilisent 8.000 mots différents, les hommes seulement 3.000
- ... les femmes parlent plus doucement que les hommes
- ... les femmes mettent l'accent sur les mots par l'intonation, les hommes par le volume
- ... les femmes recourent à cinq tons quand elles parlent, les hommes seulement trois
- ... les femmes interrompent moins souvent leurs interlocuteurs que les hommes



Anniversaire

Week-end festif sur la ligne 162

Les 25 et 26 octobre derniers, la ligne 162 Namur – Luxembourg a fêté ses 150 ans en pas moins de trois endroits différents le long de son tracé. Le Groupe SNCB a accueilli les visiteurs à Libramont, Arlon et Marbehan avec de nombreuses curiosités et des animations pour petits et grands !

C'est au cours du week-end des 25 et 26 octobre derniers que le Groupe SNCB a célébré le 150^{ème} anniversaire de la ligne 162. La SNCB avait pris ses quartiers à Arlon, où les visiteurs ont pu découvrir divers modèles de son matériel roulant. A Libramont, Infrabel avait ouvert les portes de sa cabine de signalisation et exposé une partie de son matériel roulant. La SNCB-Holding, quant à elle, avait choisi Marbehan comme base d'opération et a fait circuler son train à vapeur historique entre les trois gares.

Du spectacle à Libramont

A Libramont, les visiteurs ont pu admirer plusieurs spécimens du matériel roulant d'Infrabel, comme une régaleuse de ballast, une bourreuse mécanique, un train de travaux pour l'entretien des caténaires, une grue haute de 10 mètres... Les visiteurs pouvaient jeter un petit coup d'œil à l'intérieur des machines et monter à leur bord. Des collaborateurs d'Infrabel ont également fait découvrir au public présent la technique des soudures aluminothermiques.

Infrabel avait aussi ouvert les portes de la cabine de signalisation de Libramont.

Par groupes de 20 personnes, jeunes et moins jeunes ont ainsi pu découvrir le fonctionnement d'une cabine de signalisation et rencontrer les agents qui s'occupent quotidiennement de la bonne gestion du trafic ferroviaire.

Du matériel SNCB à Arlon

En gare d'Arlon, c'est principalement le matériel le plus récent de la SNCB qui était présenté au grand public. Les personnes intéressées pouvaient notamment visiter une locomotive type 13, une locomotive diesel type 77, un AR 41 et une voiture à deux niveaux M6. Des accompagnateurs de train et des instructeurs particulièrement enthousiastes donnaient avec grand plaisir plus d'explications aux curieux. Et



peut-être qu'un certain nombre de visiteurs auront ainsi été convaincus de prendre le train plus souvent...

Dans l'atelier de Stockem, les visiteurs pouvaient aussi découvrir un véritable *train de relevage* utilisé pour hisser des trains déraillés.

Divertissement pour petits et grands !

Des animations pour petits et grands étaient organisées dans chacune des gares. A Libramont, les enfants pouvaient écouter des contes évoquant le monde des chemins de fer, se faire grimer, ou encore se défouler dans un atelier de peinture. Un caricaturiste et un jongleur apportaient aussi une touche d'humour à l'événement. A Arlon, les plus jeunes pouvaient s'en donner à cœur joie sur un château gonflable et un manège. Divers stands proposaient également aux visiteurs de découvrir des spécialités régionales.

Durant tout le week-end, les festivités ont attiré de nombreux visiteurs, avec le train à vapeur historique pour grande attraction. Les échos positifs du public ne se sont d'ailleurs pas fait attendre.

évènement

CONCOURS
Disneyland®
resort Paris et
rail facilities



DISNEYLAND® RESORT PARIS et RAIL FACILITIES vous offrent un séjour de deux jours pour 4 personnes.

Ce séjour comprend:

- 1 chambre pour 4 personnes, pour 1 nuit au Disney's Hotel New York.
- 1 billet d'entrée par personne, valable 2 jours pour le Parc Disneyland et le Parc Walt Disney Studios
- 1 petit déjeuner par personne
- 2 coupons Menu Pluto (1 par jour)
- 4 coupons Demi Pension Premium (uniquement valable dans les restaurants mentionnés sur le coupon)

Le transport n'est pas inclus dans le séjour.

Le voyage doit être réalisé avant fin novembre 2009

Envie de gagner ce pack de plusieurs centaines d'euros ?
Répondez aux deux questions et envoyez le bulletin de participation avant le 31 janvier à
Connect – Rail Facilities
Concours Disneyland
Section 26/2

De quelle série est inspirée l'attraction *Tour de la Terreur* ?

- The Twilight Zone (La quatrième Dimension)
- Amazing stories (Histoires fantastiques)
- Psi Factor: Chronicles of the Paranormal (Enquêtes Mystérieuses: Chroniques de l'étrange)

Quel est le thème du parc Disneyland Resort Paris du 08/11/2008 au 06/01/2009

- la Parade des Rêves Disney
- le Noël des contes de fées
- le Noël de Mickey

Vos coordonnées:

Nom et prénom:

Numéro d'identification:

Adresse de service complète: