

CONNECT /// 28

magazine du personnel du groupe SNCB // décembre 2007



// De jeunes femmes sur la bonne voie
// SLA: garantie de qualité chez Infrabel
// Meilleure image pour la SNCB



sommaire

magazine du personnel du groupe SNCB

// Stratégie

- La canicule en plein hiver ? page 3
- Séances d'information NP dans les 14 régions page 4
- La SNCB loue 40 locomotives pour le fret page 5

// Sécurité

- Des véhicules d'intervention flambant neufs pour les pompiers page 6
- Infrabel attend l'hiver de pied ferme ! page 7
- Infrabel et l'IBSR visent plus de sécurité aux passages à niveau page 8

// Qualité

- SLA: la garantie d'Infrabel pour plus de qualité ! page 9

// Client

- Meilleure offre trains depuis le 9 décembre page 10
- Pour rouler mieux et plus à temps ! page 11
- La SNCB a meilleure image qu'en 2001 page 12

// Gares

- Coup de jeune pour la gare d'Arlon page 14

// Talents

- Des femmes sur la bonne voie page 15

// Technique

- A toute vitesse vers l'Allemagne page 16

// Ici & ailleurs

- La cabine de signalisation de Bruges sous les projecteurs page 18
- Bonne collaboration dans la recherche de 2 jeunes page 18

// Nous

- Thalys à prix doux pour vos amis page 19



La rédaction de Connect et le management du Groupe SNCB vous souhaitent une année 2008 professionnellement épanouissante et forment des vœux de bonheur pour vos proches.



Edité pour le groupe par SNCB Holding avec Annelies De Keyser, Caroline De Lille, Jean-Paul Dumoulin, Leo Goossenaerts, Romina Keller, Alain-Pierre Meeus, Denis Moinil, Philippe Thils, Vanessa Vandenbruwaene, Barbara Verwilligen et Jean-Pierre Vantighem

Production: B-Print.
Rédaction: 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

// Economies d'énergie

La canicule en plein hiver ?

// La petite mascotte a soufflé sa première bougie avec, en cadeau, de bons résultats en terme d'économies d'énergie. La campagne continue sur un thème de saison: le chauffage.



C'est la canicule en plein hiver ?
Baissons le chauffage.

Ne chauffons pas plus que nécessaire.
Autres conseils "chauffage" et infos générales sur
intranet / H-SE Environnement ou par votre relais énergie.

Economiser l'énergie, un réflexe naturel !

B HOLDING Infrabel B

Le Groupe a déjà réalisé 2 à 3 % d'économies d'énergie. En adoptant des gestes citoyens sur vos lieux de travail, vous y avez tous contribué. C'est un bon score car l'objectif – une réduction de 7,5 % - doit être atteint... en 2012. Mais il ne faut certainement pas rester sur ses acquis. Que du contraire. Un nouveau défi nous attend déjà: atteindre 20 % d'économies d'énergie d'ici 2020.

Chaud mais pas trop

Sur vos lieux de travail, une nouvelle affiche vous invite à utiliser le chauffage de manière plus rationnelle. Quelques conseils l'accompagnent utilement.

- Si vous pouvez régler vous-même le thermostat, sachez que 1° C de moins permet 6 % d'économies d'énergie;
- Quand les locaux sont chauffés, fermez portes et fenêtres;
- Prévoyez une distance entre les radiateurs et votre mobilier et ne les couvrez pas;
- Ne mixez pas chauffage et aération dans un même local: si vous avez trop chaud, n'ouvrez pas la fenêtre... chauffez moins.

L'autocollant: y penser et agir

Avec votre Connect, vous avez reçu l'autocollant *La canicule en plein hiver ? Baissons le chauffage*. Apposez-le là où il sera visible à chaque moment où vous penserez à «la météo» de votre espace de travail.

stratégies

// New Passengers

Séances d'information dans les 14 régions

// La direction Voyageurs National a tenu, dans les différentes régions, des sessions d'information sur le plan New Passengers entré en action le 1er novembre dernier.

Anvers, Liège, Courtrai, Namur, Gand, Denderleeuw, Arlon, Louvain, Charleroi, Mons, Hasselt, Bruges, Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord: ces 14 gares région de Voyageurs National ont reçu la visite de hauts responsables de la direction, pour y présenter les changements apportés par New Passengers au sein du service VN.2 "Exploitation des gares".

L'objectif principal de ces roadshows était bien sûr d'informer le personnel, mais aussi de lui donner l'occasion d'y poser ses questions au management.

Les agents ont été nombreux à prendre part à ces sessions d'information: jusqu'à près d'un tiers du personnel des gares de la région.

Les questions ont à chaque séance été très nombreuses. Elles concernaient aussi bien l'organisation pratique que la formation, la description des jobs, l'uniforme, les possibilités de mutation, etc.

Les présentations projetées sur écran lors de ces 14 réunions sont désormais sur l'Intraweb, accessibles via la page d'accueil de la SNCB. Le personnel concerné peut ainsi retrouver toutes les explications données lors de ces quatorze journées. Il peut également toujours poser ses questions éventuelles via l'adresse spéciale New Passengers: np@b-rail.be.



Martial Host

stratégies

// B-Cargo

La SNCB loue 40 locomotives pour le fret



B-Cargo vient de passer une commande auprès de la société Angel Trains pour la location de 40 locomotives électriques quadri tensions.

Les grands corridors par où transitent les acheminements internationaux sont des axes stratégiques importants de B-Cargo. Ainsi en est-il de Sibelit, créé en 2006 pour l'axe sud vers la France, la Suisse et l'Italie. Un autre corridor comparable sera mis en place pour les échanges avec l'Allemagne ou transitant par l'Allemagne.

Pour pouvoir effectuer les acheminements sur cet axe, B-Cargo a passé une commande auprès de la firme Angel Trains pour la location de 40 locomotives électriques quadri tensions type TRAXX de Bombardier.

Ces locomotives sont spécialisées pour le trafic marchandises. Elles peuvent circuler à une vitesse de 140 km/h et tracter, sur l'axe Anvers – Montzen, des charges de 2.000 tonnes brutes au moins. Elles sont louées pour une période de 10 ans et permettront, dès que la ligne Montzen – Aachen sera électrifiée fin 2008, de former des trains vers l'Allemagne sans arrêt à Montzen. Ces locomotives sont également homologuées et dotées des équipements de sécurité permettant de circuler en Allemagne, aux Pays Bas (Route de la Betuwe incluse) et en Belgique.

Selon la planification du fournisseur, les locomotives devraient être livrées entre juillet 2008 et juillet 2009.

Maintenance dans nos ateliers SNCB

Pendant la période de location, toutes les opérations de maintenance seront effectuées dans un atelier et par du personnel de la SNCB, sous la responsabilité et suivant les instructions du fournisseur qui fournit également les pièces de rechange.

Ces locomotives électriques vont notamment permettre de remplacer les vieilles locomotives diesel du Type 55 qui ne répondent qu'imparfaitement aux exigences de la lutte antipollution, répondant ainsi à l'exigence de B-Cargo et de la SNCB de mettre tout en œuvre pour améliorer le bilan écologique de ses transports.



sécurité

// LGV Est

Des véhicules d'intervention flambant neufs pour les pompiers

// Aux abords du tunnel de Soumagne, le 31 octobre dernier, Infrabel a officiellement remis aux pompiers les clés de 3 nouveaux véhicules spécialement conçus pour intervenir en toute sécurité au cœur du plus long tunnel ferroviaire de Belgique.

Dans un peu moins d'un an, Infrabel mettra la nouvelle ligne à grande vitesse vers l'Allemagne à la disposition des opérateurs ferroviaires. Comme partout ailleurs sur le réseau, la sécurité dans et aux abords du tunnel de Soumagne est une priorité. Infrabel a donc doté son tunnel, long de 6,53 km, de nombreux dispositifs de sécurité.

Mais le gestionnaire de l'infrastructure ne s'est pas arrêté là. Il a en effet décidé de doter les pompiers de Liège et de Herve de deux autopompes "Rail-Route" permettant d'intervenir au cœur du tunnel avec tout l'équipement nécessaire. Conçus pour circuler tant sur la route que sur les rails, ces véhicules sont également munis d'une alimentation en air autonome permettant à la fois au moteur de continuer à tourner et aux hommes du feu de bénéficier d'une réserve d'air même quand l'oxygène vient à manquer.

Et même une grue...

Un troisième véhicule, de type "8X8" multilift vient compléter le dispositif et renforcer encore la sécurité sur la ligne à grande vitesse. Notamment chargé de matériel lourd de désincarcération, ce camion tout-terrain, apte à franchir un champ fraîchement labouré, est en outre muni d'une grue d'une portée de 24 mètres. Elle doit permettre aux pompiers d'acheminer du matériel sur les voies ferrées depuis les ouvrages d'art ou les voiries jouxtant le domaine ferroviaire.

Infrabel a ainsi investi 3 millions ? pour équiper les pompiers de Liège et de Herve de ces trois véhicules de haute technologie conçus en tenant compte des besoins et exigences propres aux interventions sur le domaine ferroviaire.



Trois questions à Jean-Louis Brennenraedts, Premier Sergent Instructeur à l'Intercommunale d'Incendie de Liège



Quels étaient vos besoins en matière d'intervention dans le tunnel de Soumagne ?

Nous avions besoin d'un moyen de transport pouvant aller sur les rails afin d'acheminer le matériel et de pouvoir transporter des personnes. Il nous fallait également un engin apte à protéger notre personnel appelé à intervenir dans le tunnel.

En quoi les «rail-route» et le multilift sont-ils essentiels ?

L'avantage du rail-route, c'est sa capacité à se rendre par la route à n'importe quel endroit du réseau et, de là, être rapidement mis sur les rails. De plus, il dispose de tout l'équipement technique nécessaire pour intervenir: radar, caméra infrarouge, oxygène dans la cabine, etc. Le multilift, quant à lui, nous permet de transporter du matériel spécifique. Sa grue peut amener jusqu'à une tonne de matériel 25 mètres plus loin.

Que reprenez-vous du partenariat avec Infrabel pour le tunnel de Soumagne ?

Même s'il y a des collaborations ponctuelles en matière de prévention, c'est pour notre service une grande première. Cela fait 5 ans que ce projet a été lancé et nous avons trouvé chez Infrabel une oreille attentive.

sécurité

// Et s'il neigeait...

Infrabel attend l'hiver de pied ferme !

// Pendant les mois froids et sombres de l'année Monsieur Hiver fait son apparition dans le pays. Un temps idéal pour rester à l'intérieur mais les trains doivent continuer à circuler régulièrement en toute sécurité par tous les temps. Voilà pourquoi Infrabel met en place son plan hiver spécial.

Chaque année, afin d'anticiper les conditions hivernales telles que le gel, le verglas et la neige, Infrabel met en place, dès novembre, un certain nombre de mesures préventives. Le 1^{er} novembre 2007, l'avis neige, qui s'applique aux 3 sociétés du groupe, est entré en vigueur et le restera jusqu'au 31 mars 2008. Frans Waeyaert, chef du service Etudes, conignes, organisation et prévention au sein de la direction Réseau, nous en dit plus à ce sujet.

Avis neige pour paysage blanc ■

Frans Waeyaert: "Notre avis neige comporte toute une série de mesures spécifiques. Tout d'abord tous les services concernés au sein d'Infrabel, de la SNCB et de la SNCB-Holding reçoivent deux fois par jour un bulletin météo. Pour cela nous faisons appel à l'IRM, mais nous basons également sur les observations de notre propre personnel. En outre, l'avis neige stipule l'organisation des équipes d'intervention. Cette année

nous avons toutefois dû actualiser cette partie, parce que le lancement de New Passengers a quelque peu changé la structure au sein d'Infrabel Réseau et de SNCB Voyageurs".

Bien que les grandes lignes du plan soient esquissées par la direction Réseau, l'avis neige est le résultat d'une collaboration intense entre différents services d'Infrabel, comme Infrastructure et Accès au Réseau, mais aussi avec les services Voyageurs et Trains de la SNCB et avec le service Patrimoine de la SNCB-Holding.

"A côté de ce plan général, chaque GRI-R (Gestion Régionale Infrabel – Réseau) établit un plan de déneigement local en collaboration avec les services locaux d'Infrastructure, de Patrimoine et avec les entreprises ferroviaires" raconte Frans. "Ce plan décrit minutieusement le déneigement, tout comme la formation des équipes neige. Ce dernier élément est essentiel pour garantir la sécurité de notre personnel. D'ailleurs l'objectif de



tous ces plans est d'assurer la sécurité et la régularité du trafic ferroviaire par tous les temps !"

En cas de chutes de neige intenses, les équipes d'intervention peuvent faire appel aux chasse-neige spéciaux de la SNCB, dont il y a deux exemplaires à Ronet, dans la province de Namur, et un à Angleur, dans la province de Liège. Cependant le plan d'hiver comprend encore d'autres mesures pratiques.

Premiers soins aux aiguillages ■

"Quand le bulletin météo annonce de la neige, nous branchons immédiatement le chauffage des aiguillages. Ceci doit se faire à temps afin de chauffer suffisamment l'aiguillage avant les premières chutes de neige. En plus, nous pouvons également enduire les aiguillages d'un produit antigel, le De-icer 1197, qui permet aux aiguillages de supporter des températures jusque moins 15°. Nous salons aussi préventivement les quais, mais nous devons veiller à ce que le sel ne tombe pas sur les rails, parce que cela peut causer des courts-circuits! En cas de chutes de neiges intenses, nous mobilisons également nos équipes NIT pour libérer les quais des points d'arrêt non gardés".

"Nos équipes sont prêtes à intervenir dès la première chute de neige. Nous attendons donc l'hiver de pied ferme ! Quoique cela devienne toujours plus difficile de nos jours avec le réchauffement climatique..." sourit Frans.



sécurité

// Sécurité routière

Infrabel et l'IBSR visent plus de sécurité aux passages à niveau

// Fin octobre, Infrabel et l'IBSR, l'Institut Belge pour la Sécurité Routière, ont lancé le troisième volet de leur campagne de sensibilisation relative au franchissement des passages à niveau en toute sécurité.

La campagne de sensibilisation a pour but de faire prendre conscience à tous, et aux plus jeunes en particulier, de l'importance du respect de la signalisation aux abords des croisements entre rail et route et du danger de son non respect.

Respectez la signalisation

Sous le slogan «Ne soyez pas surpris par le train», Infrabel et l'IBSR invitent les automobilistes et les usagers faibles à respecter la signalisation aux passages à niveau et à ne pas franchir les barrières fermées ou les signaux lumineux interdisant la traversée des voies. Des affiches reprenant ce slogan ont été placées aux abords de 69 passages à niveau dits «sensibles».

Des mesures concrètes pour plus de sécurité

La sécurité sur le réseau ferré reste la priorité absolue d'Infrabel. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire investit chaque année 15 millions d'euros pour accroître la sécurité aux passages à niveau. Afin de limiter au maximum les risques d'accident, Infrabel supprime les passages à niveau là où c'est possible. En deux ans, 37 passages ont ainsi

disparu. Dans les autres cas, Infrabel renforce la signalisation et ajoute éventuellement de petites barrières dans le sens contraire de la circulation, afin de protéger encore davantage les usagers faibles.

Mais parce que les meilleurs équipements de sécurité ne remplaceront jamais la prise de conscience des usagers face au danger que représente le franchissement d'un passage à niveau, Infrabel a également consacré 200.000 euros aux trois volets de cette campagne de sensibilisation.



qualité

// Opérateurs ferroviaires

SLA: la garantie d'Infrabel pour plus de qualité !

// Au cours du mois de novembre, SNCF-Fret et Transport AG ont conclu des SLA ou Service Level Agreements avec Infrabel. De cette façon, ces deux entreprises ferroviaires rejoignent Rail4Chem Benelux et SNCB dans le club des opérateurs ayant conclu de tels accords avec Infrabel.

Suite à libéralisation du transport ferroviaire, les notions de «satisfaction des clients» et de «rapport qualité-prix» sont devenues plus que jamais importantes dans ce domaine. C'est pourquoi Infrabel conclut des «Service Level Agreements» avec ses clients, les opérateurs ferroviaires. Ainsi les deux parties veulent garantir et améliorer la qualité et la fluidité des trafics effectués sur le réseau belge.

Les SLA actuels ne portent que sur la ponctualité. Dans l'avenir d'autres SLA

peuvent s'y ajouter concernant par exemple l'octroi des sillons, les heures d'ouverture des gares de triage ou l'équipement des quais. La mesure de la qualité des prestations fournies constitue une partie essentielle d'un tel accord. Cependant le but n'est pas de sanctionner une partie quand la qualité se révèle moins bonne. L'objectif d'un SLA est constructif, c'est-à-dire l'amélioration constante de la qualité ce qui mène à la satisfaction des clients.



Trois questions à Ann Billiau,

Chef du service « Clients et Produits » au sein de la direction Accès au Réseau

En quoi consiste un SLA ?

Avec un SLA, nous voulons mesurer et améliorer la qualité des prestations fournies par chaque partie. C'est pourquoi un SLA comporte un certain nombre de droits et d'obligations réciproques qui doivent être respectés par le gestionnaire de l'infrastructure et l'opérateur ferroviaire. L'objectif est que nous analysons les mesures et que nous cherchions où et comment nous pouvons améliorer la qualité de nos services. En fait, c'est un processus d'apprentissage continu pour chaque partie.

Comment est-ce que ces SLA ont été réalisés ?

Les SLA actuels concernant la ponctualité du trafic ferroviaire sont le mérite de toute une équipe. Depuis des années déjà, il y a des groupes de travail qui étudient la ponctualité et la qualité. Nous avons maintenant formalisé le contexte et versé toutes les idées dans un contrat. Cela a été rendu possible grâce à des discussions approfondies avec les entreprises ferroviaires. En plus l'excellente collaboration avec la direction Réseau et plus spécifiquement avec le service d'Etienne De Ganck et le Traffic Control ainsi qu'avec Laurence Page du service juridique est aussi à la base des SLA.

Pourquoi les SLA sont-ils importants pour Infrabel ?

La signature de pareils «contrats de confiance» est pour Infrabel l'occasion de réaffirmer son engagement en faveur de plus de fluidité et de régularité du trafic ferroviaire en Belgique. Nous montrons également qu'Infrabel reste à l'écoute de ses clients et de leurs attentes. Nous sommes en effet une entreprise de services publics: nos clients occupent la position centrale, à nous de satisfaire leurs exigences !



clients

// Nouveaux horaires

Meilleure offre trains depuis le 9 décembre

// Comme chaque année, la SNCB a adapté ses horaires en décembre. Pour des raisons diverses, certes, mais dont la principale réside dans l'offre d'un meilleur service intérieur à sa clientèle, assortie de la mise en ligne de matériel plus moderne.

Cette année démarrent également un certain nombre de travaux d'infrastructure majeurs; des horaires spécifiques sont dès lors indispensables. Une remarque importante avant d'aller plus loin: toutes les modifications introduites le sont sans prestation supplémentaire du personnel des trains. Voici un aperçu des principales modifications.

Améliorations pour la Région d'Anvers

Le parachèvement de la jonction Nord-Sud à Anvers et la mise en service de la gare de croisement à Tielon (entre Turnhout et Herentals), génèrent un certain nombre d'opportunités pour la Région d'Anvers.

Les IC Anvers – Bruxelles – Charleroi rouleront toutes les demi-heures et seront assurés par des voitures à double niveau M6. Entre Anvers et Gand, un troisième IC à part entière sera mis en service. Conséquence pour les clients: une relation rapide toutes les 20 minutes.

Les IR entre Essen et Jambes seront limités à partir du 9 décembre à Essen – Bruxelles, ce qui devrait en favoriser la ponctualité. Citons encore quelques autres adaptations de moindre importance, comme par exemple l'introduction d'un IR Turnhout – Anvers, ce qui entraîne la suppression des actuels trains P entre Turnhout et Anvers. Les actuels IR entre Saint-Nicolas/Anvers sont scindés en un IC Anvers – Louvain et un IR Saint-Nicolas – Louvain roulant comme train L entre Malines et Louvain.

Travaux autour de Gand et Bruxelles

Infrabel démarre les travaux d'extension à 4 voies sur les lignes Gand – Bruxelles, Nivelles – Bruxelles et Ottignies – Bruxelles. Ceci devrait permettre de réduire les temps de parcours de 4 minutes entre Bruxelles et Gand (ligne 50a), de 2 minutes entre Bruxelles et Nivelles (ligne 124), et de 3 minutes entre Bruxelles et Ottignies (ligne 161).

Entre Gand et Ostende est prévue une meilleure répartition des trains IC, et un certain nombre de correspondances seront améliorées.

Modifications limitées en Wallonie

Quelques modifications majeures seront également apportées en Wallonie. Ainsi, les IR Tournai – Charleroi seront prolongés jusqu'à Namur/Jambes, et le train L entre Charleroi et la Louvière roulera désormais jusque Mons.

Près de la frontière allemande, le point d'arrêt de Hergenrath est rouvert. La SNCB y prévoit en moyenne quelque 170 voyageurs par jour.

Autres adaptations

Autres points dignes d'être mentionnés: sur la ligne Hal – Vilvorde sera ouvert le nouveau point d'arrêt Diesdelle/Vivier d'Oie dans le cadre de l'extension du RER (Réseau Express Régional).

Enfin, la relation IC Tongres – Bruxelles – Knokke/Blankenberge sera désormais assurée par des voitures à double niveau M6, en lieu et place des AM 96.



// Nouvelles infrastructures

Pour rouler mieux et plus à temps !

// A l'occasion des changements d'horaires de la SNCB, le 9 décembre dernier, Infrabel a mis en service quatre nouvelles infrastructures. Celles-ci auront un impact positif tant sur les temps de parcours que sur la ponctualité pour les lignes concernées. Ensemble, ces projets représentent pour Infrabel un investissement total de près de 727,5 millions d'euros.

En décembre 2007, le niveau -1 de la gare d'Anvers Central a été officiellement mis en service. Grâce à ces 4 voies supplémentaires, le trafic intérieur peut désormais entrer plus facilement en gare. La cathédrale ferroviaire d'Anvers compte donc à présent 14 voies réparties sur 3 niveaux. Cette mise en service clôt la dernière phase de l'aménagement de la jonction Nord-Sud d'Anvers. Depuis le 26 mars dernier, les trains circulent déjà dans ce tunnel creusé sous la ville vers le nord d'Anvers et inversement. En outre, les Thalys font maintenant aussi arrêt à Anvers-Central.

Voie supplémentaire à Tienen

Le point d'arrêt de Tienen (L29) dispose depuis début décembre de deux voies et deux quais. La capacité de la ligne Turnhout-Herentals a pu ainsi être augmentée et une liaison directe entre Anvers Central et Turnhout est à présent possible.

Vivier d'Oie: les premiers avantages liés au RER

La nouvelle halte Vivier d'Oie, sur la ligne 26 Hal-Vilvorde, est l'un des premiers bénéficiaires des travaux réalisés dans le cadre du RER. Depuis début décembre, les quais sont

accessibles sur 100 mètres et permettent aux voyageurs de profiter de ce nouveau point d'arrêt. Au printemps 2008, les quais s'étendront sur une longueur de 250 mètres. Deux passerelles, munies de plans inclinés et d'escaliers, permettront alors l'accès aux quais pour tous, y compris les personnes à mobilité réduite.

Chaque quai est équipé d'un abri et de sièges. Début 2008, ces équipements seront doublés. L'éclairage de l'infrastructure ainsi que l'équipement sonore pour les messages aux voyageurs sont également prévus pour cette date.

Un point d'arrêt à Hergenrath, au cœur de l'Euregio

Enfin, début décembre, Infrabel a aussi mis en service un nouveau point d'arrêt à Hergenrath, sur la ligne Liège - Aix-la-Chapelle, à moins d'un kilomètre de la frontière allemande. Cette halte est très importante pour nombre d'habitants des alentours qui se déplacent quotidiennement vers l'Allemagne dans le cadre de leur travail ou de leurs études. Jusqu'à présent, ces voyageurs devaient se rendre à Welkenraedt pour embarquer vers Aix.

Depuis le 9 décembre, les voyageurs peuvent utiliser le premier quai de 130 mètres. Au printemps 2008, le second quai sera également accessible. Chaque quai comportera un abri, des sièges, et sera équipé de dalles à plots pour les personnes malvoyantes, ainsi que d'un éclairage et d'un équipement sonore.



clients

// Enquête

La SNCB a meilleure image qu'en 2001

// La SNCB a fait mesurer son image par un bureau d'enquête indépendant. Histoire de voir comment elle est perçue après les restructurations réalisées au sein du Groupe SNCB. Les résultats sont bons.

Le bureau d'enquêtes indépendant IPSOS a interrogé environ 1.500 personnes issues de différents publics pour étudier l'image donnée par la SNCB. L'intérêt d'une telle enquête ? Elle permet d'évaluer l'image de la SNCB en tant que transporteur de voyageurs et de marchandises, cela après différentes restructurations. Les chiffres ont été comparés à ceux de la dernière étude d'image, réalisée en 2001.

L'étude a été menée auprès de quatre cibles distinctes :

- 909 personnes issues du grand public (navetteurs, utilisateurs occasionnels et non utilisateurs),
- 311 membres du personnel de la SNCB,
- 120 clients professionnels (agences de voyage, clients B-Excursion, entreprises ayant un contrat tiers-payant ou non avec la SNCB),
- 100 meneurs d'opinion (grandes entreprises, syndicats, autorités publiques, medias...).

La structure du Groupe SNCB est méconnue

Premier constat: le grand public et les clients professionnels connaissent assez mal la nouvelle structure du groupe SNCB.

Le personnel et les leaders d'opinion, eux, sont plus au courant de cette structure mise en place en janvier 2005.

Si plus de 90 % des membres du personnel et des meneurs d'opinions se disent entièrement ou partiellement au courant de la nouvelle structure de la SNCB, seuls 32 % du grand public sont dans ce cas.

Quelle image la SNCB donne-t-elle?

Venons-en au cœur de l'étude, l'image de la SNCB. Un premier constat saute aux yeux:

l'image que donne la SNCB s'est nettement améliorée depuis 2001. C'est le cas en interne et à l'extérieur.

C'est aux yeux du grand public que la personnalité de la SNCB a évolué le plus positivement. Elle est perçue comme plus correcte, polie, fiable, aimable et dynamique qu'en 2001. Une évolution dans la bonne direction donc.

Un fait intéressant à noter: parmi le grand public, les utilisateurs du train ont, de manière significative, une meilleure image de la SNCB (75 % d'entre eux) que les non utilisateurs (62 %).

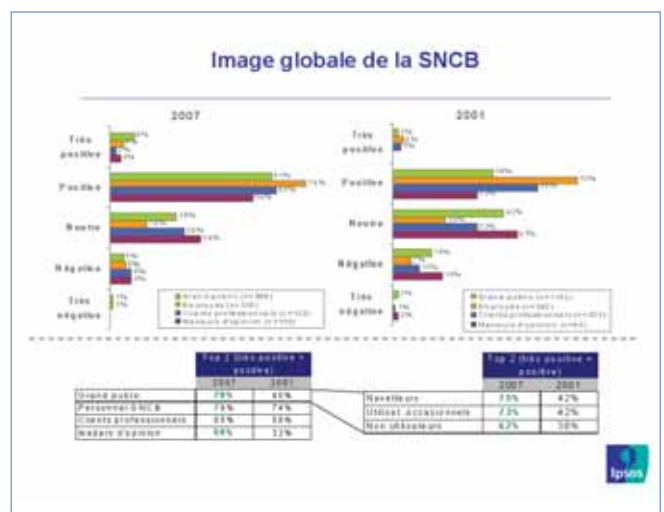
Pour le personnel de la SNCB aussi, la personnalité de l'entreprise a évolué dans un sens positif. La SNCB est ressentie comme plus fiable et moins autoritaire, conservatrice et impersonnelle.

Pour les clients professionnels, la SNCB n'a pas de personnalité très prononcée. Les aspects négatifs mis en avant en 2001 ont disparu, mais pas au profit des aspects positifs.

Les leaders d'opinion restent, eux, plus critiques: leur perception de la SNCB est restée sensiblement la même qu'en 2001. Ils voient la SNCB comme compétente et calme, mais aussi impersonnelle et fermée.

La presse jugée très négative

En 2001, l'image de la SNCB que renvoyait la presse à travers ses articles était très négative, selon les différents publics interrogés. Elle s'est améliorée en 2007. Mais aux



yeux des différents publics, elle reste nettement moins positive que celle qu'ils perçoivent eux-mêmes.

Comment nous voyons-nous nous-mêmes?

Le personnel conserve une image positive de lui-même. Cette image s'est encore très légèrement améliorée depuis 2001: nous nous considérons comme des personnes volontaires, serviables, joviales et compétentes.

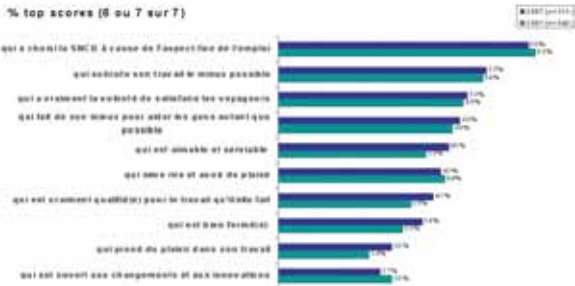
La sécurité de l'emploi reste parmi les critères prioritaires pour choisir la SNCB comme employeur.

Comment sommes-nous vus par les autres?

Nous sommes considérés par le grand public comme étant serviables, aimables, bien formés, impliqués et efficaces. Cette image est en évolution très nettement positive depuis 2001, ce qu'indiquent les cercles verts.

clients

Image du personnel de la SNCB Membres du personnel



roviaire est de qualité élevée. Différents aspects du trafic ferroviaire ont été évalués plus en détail par le grand public, comme le personnel de la SNCB, le service au guichet, la qualité des trains en Belgique, etc. Pour tous ces aspects, on observe une amélioration significative: seuls sont jugés moins positivement le prix des voyages nationaux et internationaux ou les

Avons-nous confiance dans l'avenir de la SNCB?

La confiance dans le futur de la SNCB a augmenté par rapport à 2001: 68 % d'entre nous se disent confiants en l'avenir de la SNCB (+4 % par rapport à 2001). Pour les clients professionnels, ce pourcentage est de 79 % (+14 %) et auprès des meneurs d'opinion il est de 77 % (+16 %). La question n'a pas été posée au grand public.

Poursuivre nos efforts

Marc Descheemaeker, Administrateur délégué de la SNCB, a commenté les résultats: "La SNCB a amélioré son image particulièrement auprès du grand public et plus spécifiquement auprès des utilisateurs du train. Je m'en réjouis bien sûr. Cela démontre que les différentes réformes qu'a connues l'entreprise depuis 2001 n'ont manifestement pas été réalisées au détriment de la clientèle ni du personnel. Au contraire, elles auraient même porté leurs fruits. Mais nous ne devons pas nous reposer sur nos lauriers. L'enquête montre que nous allons dans la bonne direction, mais nous devons aller plus loin, notamment en termes de confort et de ponctualité."

En revanche, les clients professionnels et les leaders d'opinion restent plus mesurés. Les clients professionnels nous considèrent néanmoins comme des personnes serviables et impliquées. Ils ne nous considèrent plus comme des fonctionnaires venant faire leurs heures, contrairement à 2001.

Les meneurs d'opinion, eux, ont une image mitigée des employés de la SNCB. Ils nous voient comme moins serviables mais aussi moins frustrés qu'en 2001.

Les performances de la SNCB

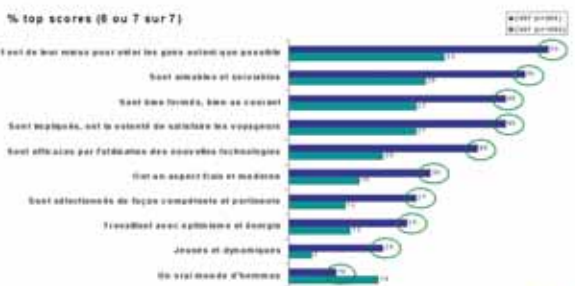
Le grand public et les meneurs d'opinion estiment que la qualité du trafic ferroviaire s'est améliorée. Près de la moitié du grand public estime que le trafic fer-

distributeurs automatiques de titres de transport.

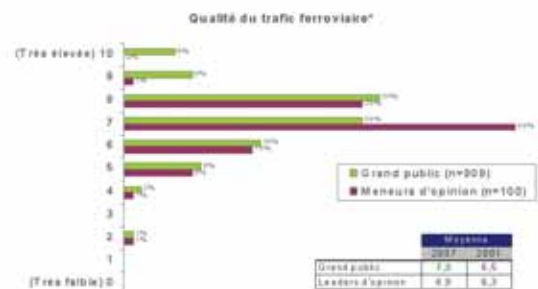
La ponctualité des trains, la fréquence des trains et l'information des voyageurs en cas de retard doivent être les 3 premières priorités de la SNCB.

Tant le grand public que les membres du personnel estiment que la performance de la SNCB sur ces points s'est très nettement améliorée. C'est ainsi que 39 % du grand public estiment que la SNCB assure la ponctualité des trains (+20 % par rapport à 2001). Pour les meneurs d'opinion, la perception de la performance de la SNCB sur les items les plus importants n'a, par contre, pas évolué depuis 2001.

Image du personnel de la SNCB Grand public



Évaluation de la qualité du trafic ferroviaire



* Différentiel si aux membres du personnel et aux clients professionnels

gares

// Rénovations

Coup de jeune pour la gare d'Arlon

// Le Holding investit partout dans ses gares, y compris dans la Province du Luxembourg. La gare d'Arlon va s'offrir un lifting.



Le sud de notre pays peut se targuer d'un potentiel voyageurs important. En prévoyant une série d'investissements dans cette région, le Holding démontre au sein du Groupe sa volonté d'investir dans ses gares partout où cela est nécessaire.

Prem's: la gare d'Arlon

Ce 23 novembre, le Groupe SNCB, sous la houlette du Holding, a marqué le coup en invitant la presse locale, la Ville et le Ministre régional du Transport à découvrir le nouveau «look» de la marquise entièrement rénovée de la gare. C'était pour le Holding l'occasion de revenir sur l'ensemble des travaux déjà réalisés ou à réaliser à Arlon.

La marquise a été entièrement démontée pour être rénovée en atelier, avant d'être remontée sur site. Cette opération délicate et minutieuse a représenté un coût de 830.000 euros. En face de la gare, l'Hôtel des Chemins de fer arbore une nouvelle toiture en ardoises naturelles et des nouveaux châssis à ses fenêtres.

Le programme prévoit encore la rénovation intérieure et extérieure de la gare, la réfection des quais et du couloir sous voies, ainsi que l'adaptation du site pour les personnes à mobilité réduite (installation d'un ascenseur, etc.). Les autres travaux à réaliser concernent la démolition partielle du centre routier et l'extension du parking situé à l'arrière de la gare.

Le Holding est maître d'œuvre pour l'ensemble des travaux dont certains sont financés par Infrabel.

La rénovation intérieure et extérieure de la gare représente un investissement de 3.500.000 euros.

Et ailleurs?

D'autres gares auront droit, elles aussi, à une cure de jouvence. Il y sera question également de modernisations significatives. La région du grand sud belge modifie donc peu à peu le paysage de ses gares. Parce que le voyageur le vaut bien.

Des femmes sur la bonne voie

// Diversité et égalité ne sont pas de vains mots au sein du groupe SNCB et chez Infrabel. De plus en plus de femmes optent pour une carrière au sein des chemins de fer, dans des spécialités très différentes. Chez Infrabel, les femmes sont représentées à tous les niveaux. Connect s'est rendu à Deinze et y a rencontré Pascale et Nancy, toutes deux agents de la voie.

De nos jours, les femmes ont pris d'assaut les derniers bastions masculins. Au sein d'Infrabel aussi. Il y a peu de temps encore, la profession d'agent de la voie était exclusivement réservée aux hommes, mais cela a changé, notamment avec l'arrivée de Pascale Desmet et Nancy Van Laere. Les deux femmes sont agent de la voie à la 1re Section Voies du 35e arrondissement à Courtrai.

Pas facile... mais pas d'autre métier

Pascale Desmet : *"En tant que femme, cela n'a pas toujours été facile de travailler avec des hommes, surtout parce que la profession de poseur de voie est particulièrement dure physiquement. En fait, notre équipe est responsable de l'entretien des voies, aiguillages et des passages à niveau. Au début, j'ai suscité quelques réactions d'étonnement : certains collègues et amis trouvaient étrange qu'une femme veuille travailler comme poseuse de voie. Mais c'est mon choix. Et quand on aime son travail..."*

"Je ne voudrais pas faire un autre métier!" déclare Nancy Van Laere avec enthousiasme. *"C'est un job plaisant, très varié et nous travaillons le plus souvent à l'extérieur, par tous les temps. Mes enfants aussi trouvent chouette que je sois poseuse de voie. Mais, dans le même temps, ils sont bien conscients que c'est un travail dangereux. Ils me disent souvent : 'Sois prudente aujourd'hui maman !' Heureusement, nous formons une équipe soudée et nous pouvons avoir une confiance aveugle en chacun des membres de l'équipe. La collaboration avec les collègues est*

tellement bonne que, chaque jour, je viens travailler avec plaisir."

Rien à envier au reste de l'équipe! ■

Pour les deux jeunes femmes, travailler dans une équipe exclusivement masculine a nécessité une certaine adaptation. Mais les hommes aussi ont dû s'adapter à 'leurs' femmes. Qu'en pensent-ils ? Passons la parole aux collègues de Pascale et Nancy !

"Au début, il fallait s'y habituer : cela fait déjà plus de 30 ans que je travaille au chemin de fer et jusqu'il y a peu, notre équipe était uniquement composée d'hommes. Mais nos deux dames se sont très bien intégrées et très vite ! Je pense pouvoir dire que nous sommes de bons collègues avec lesquels il est facile de collaborer. D'ailleurs, elles n'ont rien à envier au reste de l'équipe: Nancy et Pascale connaissent leur métier et font très bien leur travail. De plus, nous pouvons toujours compter sur leur enthousiasme et leur motivation sans borne. Bref, ce sont des femmes exceptionnelles !"



technique

// Ligne Grande Vitesse

A toute vitesse vers l'Allemagne!

// Du 1er au 19 octobre, Infrabel a mené des tests sur la nouvelle Ligne à Grande Vitesse entre Chênée et la frontière allemande (Walhorn). Ces tests ont pour but de contrôler l'infrastructure ferroviaire. Ils sont indispensables pour obtenir l'homologation de cette nouvelle ligne. Connect était à bord de la rame-test et a suivi pour vous les essais en détails.

Au cours des trois premières semaines d'octobre, Infrabel a organisé des parcours d'essai sur la nouvelle ligne à grande vitesse reliant Chênée à Walhorn. Réalisés en collaboration avec TUC RAIL et Eurailtest, entreprise française spécialisée dans les tests ferroviaires, ils avaient pour objectif de contrôler de près le comportement de la voie et de la caténaire au passage de la rame test Thalys. La couverture du réseau de communication GSM-R, propre aux chemins de fer, a également été mesurée au moyen d'antennes spéciales installées sur le toit de la rame.

Tests à bord d'un laboratoire mobile



Christophe Mélon, chef des essais, nous donne plus d'explications: «Lors des parcours d'essais, nous mesurons des paramètres très différents. À cette fin, une voiture d'une rame Thalys classique a été équipée d'un laboratoire de mesures muni de tout l'appareillage technique nécessaire. Nous mesurons ainsi, en dynamique, le comportement de la voie et de la caténaire à des vitesses atteignant progressivement la vitesse maximale de la ligne majorée de

10% (soit 276 km/h). Pour la voie, nous évaluons, entre autres, les accélérations au niveau des bougies et de la caisse. En ce qui concerne la caténaire, nous contrôlons, entre autres, la qualité de la captation (qualité du contact entre le pantographe et la caténaire) et le soulèvement de la caténaire. En outre, nous mesurons constamment l'intensité du courant sur la caténaire».



aiguillages, les caténaires, l'alimentation électrique et les ouvrages d'art en statique et en dynamique, à l'aide d'un matériel spécialisé comme l'autorail de mesure EM 130.

Courant 2008, Infrabel se chargera de faire homologuer la signalisation et plus particulière-

ment le système ERTMS (European Rail Traffic Management System). Ce système interopérable de signalisation sera déployé sur les nouvelles lignes à grande vitesse et sera commun aux différents pays européens. L'homologation du matériel roulant clôturera ces évaluations.

Les effets sur l'environnement sont aussi évalués. Infrabel effectue notamment des mesures sur tout le parcours afin de s'assurer que le bruit et les vibrations provoqués par le passage du train ne dépassent pas les niveaux admis.

«Et dans le tunnel de Soumagne, nous avons même effectué des mesures de pression à l'aide d'un mannequin» raconte Christophe. «Ce mannequin, muni de capteurs, a servi à mesurer la pression à laquelle le personnel de maintenance pourrait être exposé au passage d'un train, lors de travaux par exemple».

Divers tests pour l'homologation de la ligne

Ces parcours d'essai viennent à la suite de divers tests préalables qui durent déjà depuis près d'un an. À cette occasion, Infrabel a, en collaboration avec sa filiale TUC RAIL, contrôlé de manière approfondie toutes les infrastructures comme les rails, les

Investir dans la sécurité et le respect de l'environnement

Infrabel a investi au total 830 millions d'euros dans la LGV entre Liège et la Frontière allemande. Lors de sa construction, les ingénieurs ont mis l'accent sur la sécurité et l'intégration de son tracé dans le paysage. Le respect pour l'environnement transparaît dans le choix d'Infrabel de construire de nombreux ouvrages d'art. Au-delà de l'agglomération liégeoise, TUC RAIL a ainsi construit le tunnel de Soumagne, le plus long tunnel ferroviaire de Belgique, pour tra-

technique



verser le plateau de Herve. Entre Soumagne et Welkenraedt, le TGV parcourt un paysage vallonné. Pour traverser les vallées ainsi que les routes locales et régionales, divers viaducs et tranchées couvertes ont été construits.

Lors de la construction de cette infrastructure impressionnante, d'importantes mesures de sécurité ont été prises.

Le dernier maillon du réseau à grande vitesse achevé!

Les travaux de la branche est (Bruxelles – Cologne) du réseau à grande vitesse ont débuté en 1998. Deux lignes nouvelles ont été créées: la LGV 2 entre Louvain et Bierset, mise en service en décembre 2002, et la LGV 3, entre Chênée et Walhorn. Lorsque, dans le courant du second semestre 2008, Infrabel mettra ce dernier tronçon à disposition des opérateurs ferroviaires, Bruxelles ne sera plus qu'à 1h47 de Cologne et 2h57 de Francfort. La Belgique sera alors le premier pays en Europe à avoir totalement achevé son réseau à grande vitesse !



La LGV 3 en chiffres

Longueur totale: 54 km dont 36 km de ligne nouvelle entre Chênée et Walhorn

Longueur tunnel de Soumagne: 6,53 km

Vitesse maximale sur la LGV3: 260 km/h

Vitesse maximale dans le tunnel de Soumagne: 200 km/h

Plus longue travée: viaduc de Prester: 136 m

Plus long viaduc: viaduc de Battice: 1300 m

Longueur du Hammerbrücke: 285 m (6 270 m² de béton et 2 720 tonnes d'acier)

9 tranchées couvertes

Plus longue tranchée couverte: 1100 m

Investissement: 830 millions d'euros

Type de train: Thalys PBKA avec 8 voitures (longueur 200 m)

Nombre total de parcours d'essai réalisés: 112



ici & ailleurs

// Journée de l'architecture

La cabine de signalisation de Bruges sous les projecteurs

// Le 14 octobre, dans le cadre de la journée de l'architecture, la nouvelle cabine de signalisation de Bruges a ouvert ses portes à quelques privilégiés.

Le bâtiment moderne a sans doute su parler à l'imaginaire des amateurs d'architecture puisque 200 visiteurs se sont déplacés. Face à cette affluence, le nombre de visites guidées prévues a été doublé afin donner à chacun la chance d'explorer ce nouveau fleuron de la signalisation.

Dans la cabine, Peter Van Parys, de la direction Patrimoine de la SNCB-Holding, guidait les visiteurs. Il répondait aussi à toutes les questions relatives à l'architecture du bâtiment.

Roland Verduyn, surveillant général, et Martin Wyckstandt, chef du bloc 7, initiaient quant à eux les visiteurs à l'univers d'Infrabel et au fonctionnement d'un poste EBP moderne.

Au terme de la visite, petits et grands ne tarissaient pas d'éloges. Et pour l'équipe Réseau de Bruges aussi, cet exercice s'est révélé intéressant à plus d'un titre en vue des journées portes ouvertes qui salueront



bientôt la mise en service du nouveau Tableau de Contrôle Optique. Grâce à cet écran géant les opérateurs pourront suivre le trafic ferroviaire dans l'ensemble de la région.

// Solidarité

Bonne collaboration dans la recherche de 2 jeunes

// Fin août, deux jeunes autistes ont pris le mauvais train après une journée de kayak dans les Ardennes. Grâce à l'intervention rapide et efficace de notre personnel, les deux garçons ont vite été retrouvés !

Fin août, deux jeunes autistes avaient perdu leur groupe alors qu'ils effectuaient la descente de la Lesse. Ils sont rentrés seuls à Gand, en train, sans leurs accompagnateurs. Quand leurs parents ont appris que les deux garçons n'étaient pas avec leur groupe à bord du train prévu, il y eut un moment de panique. Les parents, désespérés, ont alors appelé le personnel des chemins de fer à l'aide.

Cindy Weymaere, speakerine d'Infrabel Réseau à la gare de Gand, raconte: «Quand j'ai entendu la nouvelle relative aux deux garçons, je n'ai pas hésité: j'ai immédiatement contacté les accompagnateurs des trains suivants à destination de Gand. Je

leur ai demandé d'appeler les enfants par leur nom via la sonorisation du train. Sur le E1539 Tongres - Knokke j'ai eu plus de chance: l'accompagnateur de train y avait retrouvé les enfants.»

«Au cours de mon contrôle, j'avais déjà retrouvé les enfants dans le train. Ils étaient un peu paniqués, mais j'ai pu les rassurer rapidement en leur expliquant calmement la situation. Ensuite, j'ai immédiatement contacté Gand», explique Willy Vergison, l'accompagnateur du train de SNCB Voyageurs National.

Entre-temps, à Gand, toute l'équipe de Sécurail ainsi que quelques collaborateurs de la direction Réseau d'Infrabel étaient

mobilisés. Les agents de Sécurail ont accueilli les parents et attendaient avec eux l'arrivée des garçons. Grâce à la réaction rapide et efficace de tous ces collaborateurs, les deux jeunes ont pu regagner leur domicile sains et saufs, en compagnie de leurs parents, une demi-heure plus tard que prévu. Grand coup de chapeau à tous les collaborateurs concernés pour leur professionnalisme et leur collaboration enthousiaste ! Grâce à la bonne entente entre les différents services, les deux garçons ont été retrouvés rapidement et ont pu très vite rejoindre leurs parents !

Thalys à prix doux pour vos amis

// Avis à vos proches: foncez sur la nouvelle promotion "PALS" de Thalys. Voyages à prix d'ami pour un éventail d'escapades, neige comprise.

Grâce à une nouvelle promotion « PALS » temporaire, chaque bénéficiaire de facilités de circulation peut acheter des billets Thalys, y compris Thalys Neige, à un tarif super avantageux pour 4 proches au maximum. Il suffit de se présenter au guichet d'une gare avec un document justificatif comme le libre-parcours, par exemple.

Les destinations

Les relations Thalys concernées par cette promotion sont Paris - Belgique, Paris/Bruxelles/Liège - Allemagne, Paris/Bruxelles/Anvers - Pays-Bas.

Pour les Thalys Neige, il s'agit des relations Belgique - Alpes françaises: Chambéry, Albertville, Moutiers, Aime-la-Plagne, Landry, Bourg-St-Maurice.

Partir quand ?

La promotion "PALS" est valable pour des voyages aller-retour en Comfort 1 effectués entre le 15 décembre 2007 et le 16 mars 2008, pour les relations Thalys "classiques". Pour les Thalys Neige, les dates de voyage sont bien spécifiques:

Trains aller (Belgique-Alpes): Thalys n° 9920 et 9924 les 5, 12 et 19 janvier, 9 et 16 février et 1 et 8 mars 2008.

Trains retour (Alpes-Belgique): Thalys n° 9987 et 9991 les 12, 19 et 26 janvier, 16 et 23 février et 8 et 15 mars 2008.

Les billets ne sont ni échangeables ni remboursables. Le bénéficiaire n'est pas obligé d'accompagner ses amis.

Le prix

Voici quelques exemples de prix (aller-retour) pour les amis:

- Bruxelles-Midi - Paris: 55 euros
- Liège - Aix-la-Chapelle: 13 euros
- Anvers - Amsterdam: 28 euros
- Bruxelles - Alpes françaises: 139 euros

Les ventes débutent le 28 novembre 2007 et se terminent le 16 mars 2008 (15 mars pour les Thalys Neige).

Plus d'infos ?

Pour connaître tous les prix par destination et les conditions de voyage, surfez sur l'intranet HR dans les pages du Holding ou adressez-vous au guichet d'une gare assurant la vente internationale.



Vos 2 billets gratuits Thalys ou Eurostar

Dès 2007, vous avez droit chaque année à deux billets gratuits aller-retour, que ce soit en Thalys ou en Eurostar. Ces billets peuvent être utilisés par l'agent en service et/ou - et c'est une nouveauté - par un des ses proches ayant droit aux facilités de circulation. Ces billets doivent être utilisés dans l'année (la date du voyage aller étant déterminante) et ne peuvent donc être ni reportés ni cumulés.

Les billets vous emmènent au départ de toutes les gares belges desservies par Thalys vers Paris-Nord, Aix-la-Chapelle, Cologne, Rotterdam, La Haye, Schiphol ou Amsterdam. Avec Eurostar, vous pourrez voyager entre Bruxelles (ou Lille) et Londres (ou Ebbsfleet).

Comment les obtenir ?

Rendez-vous au guichet d'une gare avec vente internationale, en présentant votre document justificatif - le titre de légitimation par exemple - ou celui de votre ayant droit si c'est lui qui voyage. Vous y recevrez un bon à compléter.

Voyez les informations concernant cette facilité de circulation dans l'avis n°129 H-HR, disponible sur l'intranet HR dans les pages du Holding.



concouRS

Grand concours Belgacom



Gagnez un an gratuit d'ADSL GO, 5 téléphones sans fil « Twist » et 1 GSM 3G offerts par Belgacom et Proximus

la connexion ADSL Go comble efficacement vos besoins :256 kbps de vitesse de transmission et 4 Mbps pour la réception. Du sérieux pour télécharger des fichiers lourds ou écouter la radio sur l'internet par exemple

Pour participer, rien de plus simple, il vous suffit de répondre aux 3 questions et de nous renvoyer le bon ci-dessous avant le **31 janvier 2008** à l'adresse suivante:

**Concours Belgacom
Connect
Section 26/2**

Grand concours Belgacom

Nom: Prénom:

Adresse: N°: Bte:

Code postal: Localité:

E-mail:

Téléphone: n° id.:

Question 1: Quel est le prix Rail Facilities du service Comfort view permettant de faire une pause pendant votre émission favorite ou encore, entre autre, d'enregistrer ce programme? (plus d'infos sur www.b-rail.be/ck/)

- gratuit 1 € / mois 1,95 € / mois 11,95 € / mois

Question 2: Combien de chaînes de télévision sont disponibles via Belgacom TV (classic+)? (plus d'infos sur www.belgacomtv.be)

- 30 40 50 + de 60

Question 3: Combien d'abonnements Smile sont-ils repris dans l'offre de Proximus via Rail Facilities? (plus d'infos sur www.b-rail.be/ck/)

- 3 5 10 20

Pour commander, connaître les conditions ou pour plus d'infos sur ce programme de réduction:

- consultez le site web www.b-rail.be/ck/
- téléphonez au 02/525 4898 ou 02/525 4899
- envoyez un e-mail à info@railfacilities.be
- envoyez un courrier à Rail Facilities Rue de France 56-58, 1060 Bruxelles