

41connect

Magazine du personnel du groupe SNCB février 2009

Le nouveau Thalys tout feu tout flammes

**Infrastructure Deal
of the Year:**

notre PPP Liefkenshoek

Suspension pendulaire

on s'y prépare

La gare d'Ostende

va se relooker





Le gigantesque bouclier de forage est arrivé par camion au point de départ



La taupe commencera le creusement à partir de ce puits

Le diablo se prépare

Infrabel creuse sous l'aéroport

Dans la nuit du 14 au 15 janvier, le bouclier de forage qui sera utilisé dans le cadre du projet Diabolo est arrivé par un convoi exceptionnel à son puits de départ à Machelen. A partir du mois de mars prochain, ce tunnelier entamera le forage des deux pertuis sous les pistes d'atterrissage et de décollage de Brussels Airport.

Après une batterie de tests effectués par l'entreprise allemande Herrenknecht à Schwanau, la taupe a été démontée fin 2008 et préparée pour son transport. Le bouclier de forage, la roue de coupe et toutes les autres pièces de la machine ont été transportés par bateau, via le Rhin et le canal de Willebroek, jusqu'à Grimbergen. De là, un convoi exceptionnel a acheminé de nuit, par la route, le gigantesque bouclier de forage et la roue de coupe vers Machelen.

Une fois toutes les pièces arrivées sur le chantier, l'entrepreneur pourra entamer le montage de la machine de forage. A l'aide de grandes grues, les pièces seront descendues une à une dans le puits de départ. Le montage durera jusqu'à la mi-mars environ. La roue de coupe géante sera la dernière pièce à descendre.

Après le montage, le tunnelier mesurera 65 mètres et creusera les deux pertuis à l'aide d'un bouclier aquatique sous haute pression.

Forage sous le terrain de l'aéroport

Infrabel commencera les travaux de forage du premier des deux pertuis à voie unique

dans la seconde partie du mois de mars. Ces travaux se poursuivront jusqu'à la fin juin 2009. La taupe retournera ensuite à son point de départ pour y creuser le deuxième pertuis, de début août jusqu'à novembre 2009.

Le forage des deux pertuis s'effectuera à une profondeur de 16,5 mètres sous les principales pistes d'atterrissage et de décollage de Brussels Airport, sans jamais perturber le trafic aérien.

Meilleur désenclavement de l'aéroport

Ces deux nouveaux tunnels mesureront chacun 1.070 m de long et 8 m de diamètre. Ils constitueront la partie centrale de la liaison ferroviaire souterraine reliant la gare de Bruxelles-National-Aéroport à la nouvelle ligne à deux voies Schaerbeek-Malines (L.25N) qui sera aménagée sur la berme centrale de l'autoroute E19.

La construction de la ligne ferroviaire souterraine coûte environ 290 millions d'euros et sera financée par le partenaire privé via la Northern Diabolo SA. L'investissement total pour le projet Diabolo dans son ensemble s'élève à environ 540 millions d'euros.



infra-
structure



B Rail 2012

Technique et Production: plans d'expansion

stratégie

Dans le numéro 40 de Connect, nous avons entamé la présentation du Plan d'entreprise de la SNCB. Après les objectifs des directions Voyageurs National et International, nous vous présentons cette fois les objectifs de Technique et Production.

La tâche de la direction Technique et Production (B-TP) est de fournir à ses clients, Voyageurs National, Voyageurs International et B-Cargo, le matériel roulant et les conducteurs nécessaires à leurs missions de transport.

Dans ce cadre, les défis de la direction sont d'étendre et de rajeunir le parc de matériel roulant, de contribuer à la régularité, de répondre au besoin important en recrutement de conducteurs et d'assurer une planification efficace et performante.

Recrutements, encore

A l'heure actuelle, l'âge moyen des locomotives est de 30 ans, celui des automotrices 23 ans et celui des voitures est 20 ans. La tension sur le parc est importante et l'on doit faire face pour certains trains de pointe à des problèmes de suroccupation. Par ailleurs, certaines installations doivent être modernisées pour mieux répondre aux impératifs d'entretien.

Côté conducteurs, l'effectif est très ten-

du: les besoins en recrutements sont importants et le resteront durant les années à venir: de 350 à 500 collaborateurs nouveaux par an. Il va sans dire que la formation est aussi un enjeu majeur.

Matériel rajeuni

Durant les quatre années qui viennent la SNCB accroîtra la capacité de transport. Elle poursuivra ses efforts d'acquisition de nouveau matériel roulant. Nous disposerons ainsi de près de 200 voitures M6 supplémentaires (fin 2010), de 305 rames RER (de 2011 à 2016), de 60 locos Type 18 (d'ici 2010).

D'ici 2016, nous disposerons de 30 % de places assises (83.000) de plus, passant de 282.000 à 365.000 places. L'âge moyen des locomotives passera à 20 ans et celle des automotrices à 13 ans.

La Direction Technique et Production continuera à moderniser le parc existant: 187 AM City Rail (fin 2009), 36 voitures I6 et I10 (fin 2010), 130 M5 (fin 2011), 139 AM

Break (fin 2014) et 44 AM quadruples (fin 2015). Par cette mesure, nous offrirons un meilleur confort à nos clients.

La politique d'entretien du matériel roulant, la définition des normes et des périodicités devront évoluer pour atteindre une qualité et un coût optimum. A cet égard, un parc rajeuni ne signifiera pas que les besoins en entretien diminueront, car le nombre de voitures et d'automotrices augmentera sensiblement.

Formations, installations

Des investissements seront consentis dans la formation du personnel, tant dans l'entretien que pour la conduite. D'autres le seront dans les infrastructures et équipements des ateliers et dans les car-wash, notamment à Courtrai, Liers, Châtelet, Ottignies, Schaerbeek et Forest.

Des investissements seront aussi prévus dans l'informatisation, tant dans les outils de gestion (ERP) que les applications de suivi en temps réel de la production.



1. Marc Smeets (à gauche) et Ivan Thielemans
2. Infrabel se voit remettre l'award, accompagné de tous les partenaires impliqués.

Infrabel récompensée

Le PPP Liefkenshoek élu *Infrastructure Deal of the Year*

infra-
structure

Le 21 janvier, le magazine britannique PFI (Project Finance International) a décerné le prix *Infrastructure Deal of the Year* au projet de la liaison ferroviaire Liefkenshoek. Cet award prestigieux récompense le financement original d'un des projets de mobilité majeur en Belgique.

La liaison ferroviaire du Liefkenshoek reliera les principales installations ferroviaires d'Anvers-Rive Gauche et Rive-Droite via un tunnel sous l'Escaut (voir Connect 39). Les travaux ont débuté mi-novembre 2008.

Pour la partie relative aux travaux de génie civil (environ 690 millions d'euros), le projet est financé via un PPP (partenariat public-privé). C'est la seconde année consécutive qu'un projet de financement d'Infrabel se voit récompensé. L'année dernière, il s'agissait du PPP Diabolo.

Une méthode de financement innovante

Infrabel a pu développer ce financement du Liefkenshoek en collaboration avec Deloitte, Allen & Overy et Stratec, qui l'ont assistée respectivement sur le plan financier, juridique et en matière de trafic. Grâce à sa structure claire et efficace, PFI magazine a été élu le projet *Infrastructure Deal of the Year* pour la zone européenne.

Chaque année, cette revue financière récompense des entreprises du monde entier pour leurs efforts dans le domaine du financement de projets importants.

Marc Smeets (General Manager Finances d'Infrabel), Ivan Thielemans (ingénieur principal du projet Liefkenshoek), et les partenaires d'Infrabel, CFE NV, VINCI Concessions SA, BAM PPP Investments Belgique, réunies dans le consortium LOCORAIL NV, ainsi que nos conseillers juridiques et financiers assistaient à la soirée de remise des prix, à Londres.

Le deal le plus sympathique de l'année

Marc Smeets attribue le succès du PPP Liefkenshoek à sa structure financière originale et à son développement conforme aux attentes du marché: «*Cet award est le couronnement d'années d'efforts et de négociations. En ces temps de crise du crédit sur les marchés financiers, nous sommes malgré tout parvenus à convaincre les financiers. Ce projet a été rendu possible grâce à nos exigences raisonnables et l'approche ouverte et professionnelle de nos consultants et collaborateurs*». En plus du titre d'Infrastructure Deal of the Year, le PPP se voit donc également surnommé *Deal le plus sympathique de l'année*.

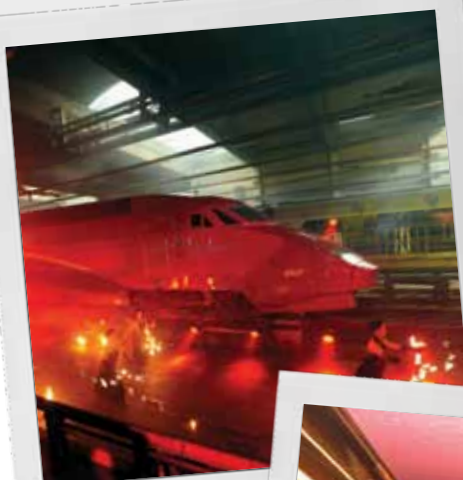
PFI n'est pas le seul magazine à avoir apprécié la qualité du PPP Liefkenshoek: PF (Project Finance) a également élu le projet *Infrastructure Rail Deal of the Year*.



La belle métamorphosée, la star à Forest



New Thalys



Comme un salut à la déesse



En primeur, l'intérieur

Tout feu, tout flammes!

Thalys se métamorphose. Nouveau look, nouveaux intérieurs, nouvel uniforme, nouveaux services. Petit voyage en images dans cet univers flambant neuf!

Un hommage magnifique. Danseurs, saltimbanques, jongleurs, acrobates: Ils sont venus saluer la belle Thalys. Une fête irréelle dans l'atelier.

La belle métamorphosée, la star à Forest. La première rame relookée trône dans l'atelier de Forest, majestueuse. Une foule de journalistes et d'officiels enthousiasmés s'est mêlée au personnel du lieu, responsable de l'entretien des rames rouges. Sous une musique endiablée et un festival de feux et de flammes, tous admirent la belle.

Comme un salut à la déesse. Les dernières flammèches vont s'éteindre. Le spectacle s'achève. Les jeunes filles, telles des vestales des temps anciens, semblent lancer leurs bras dans un dernier salut à la déesse de métal et de rêve. Les invités vont bientôt monter à bord pour rejoindre la gare de Bruxelles-Midi. Lui aussi est à bord, mais on ne le voit pas: le wifi, qui permet une connexion à l'Internet durant le voyage.

En primeur, l'intérieur. Les journalistes testent en avant-première le confort et l'intimité du nouvel intérieur. Les couleurs sont plus chaudes, l'ambiance feutrée. Le tout inspire le raffinement. Même la restauration et la vaisselle se font plus délicates et élégantes. Une invitation au voyage. Un voyage rouge passion.

Quel accueil en gare! Même les tableaux lumineux sur les quais souhaitent bon voyage au train. La première rame s'apprête à prendre son service. L'ensemble du parc Thalys sera renouvelé au rythme d'une rame toutes les 10 semaines.

Fière de son nouvel uniforme. Le personnel de bord est lui aussi rhabillé de pied en cap. La collection Thalys respire un esprit très contemporain, tout à la fois épuré et sophistiqué. Les boucles de ceinture et les boutons sont discrètement gravés à l'effigie de Thalys. Le gris anthracite et le bordeaux dominent: on retrouve dans les doublures soyeuses les couleurs Thalys.



Quel accueil en gare!



Fière de son nouvel uniforme

nou-
veauté



Marc Descheemaeker et le vice-recteur de l'Université de Gand donnent avec l'accompagnateur de train le départ au premier train spécial pour étudiants vers La Panne.

Horaires

La SNCB écoute ses clients

nou-
veauté

Les nouveaux horaires de la SNCB sont entrés en vigueur le 14 décembre 2008. Sur base des remarques enregistrées, début janvier, la SNCB a adapté l'offre pour mieux répondre aux attentes de ses clients.

Depuis quelques années, la SNCB applique la même méthode lors de la mise en service des nouveaux horaires: après quelques premières adaptations suit une période d'évaluation durant laquelle la SNCB reste à l'écoute des remarques de ses clients et de ses collaborateurs de terrain. Si la situation le permet, elle procède alors à un réajustement là où c'est nécessaire.

Réactions et adaptations

Les changements suite aux nouveaux horaires de décembre 2008 ont eu un impact positif pour plus de 36.000 voyageurs, les effets étant négatifs pour quelque 5.000 clients (sur un total de 375.000 voyageurs quotidiens). En un petit mois après le 14 décembre, le service central clientèle de la SNCB a reçu près de 300 réactions dues à l'introduction des nouveaux horaires. Un nombre assez limité par comparaison avec

l'année dernière où l'opérateur avait reçu plus de 2.000 plaintes (majoritairement de clients en provenance de la Campine).

La SNCB a déjà analysé certaines remarques et apporté des corrections à certains endroits du réseau. Ainsi, une solution a pu être apportée à 75% des 300 plaintes reçues. Voici quelques exemples.

Pour les étudiants à Gand

La relation entre La Panne et Gand était fort fréquentée par les étudiants les vendredis et dimanches soir. Les voyageurs ont dû faire face à un manque récurrent de places assises ces jours-là. La SNCB a trouvé une solution à ce problème.

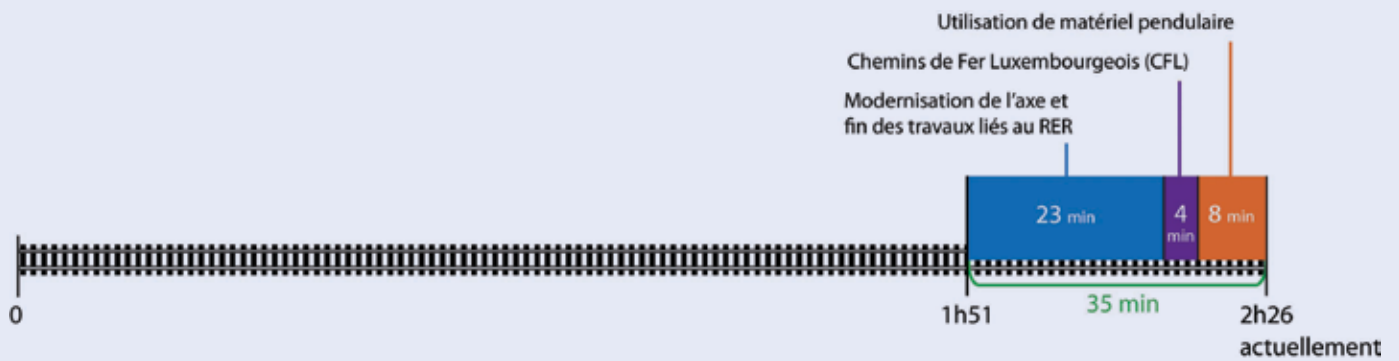
Un train P supplémentaire circule désormais le vendredi soir au départ de Gand-Saint-Pierre (18h04) à destination de La Panne (19h13) et fait arrêt dans les gares intermédiaires. Grâce à cela, 360 places assises supplémentaires sont disponibles.

Le dimanche soir, les derniers trains en provenance de La Panne à destination de Gand sont renforcés, ce qui augmente de 253 le nombre de places assises.

D'autres adaptations

Quelques autres modifications ont été introduites. Ne les détaillons pas, ce serait un peu long. Sachez qu'elles consistent toutes à avancer ou retarder de quelques minutes le départ de certains trains, à la demande des clients ou pour garantir une meilleure régularité.

Marc Descheemaeker, Administrateur délégué de la SNCB, réagit positivement: «Les nouveaux horaires ont fait l'objet de beaucoup moins de critiques que les années précédentes. Mais nous avions promis d'adapter l'offre, là où c'est possible et judicieux, en fonction des remarques de nos clients. C'est ce que nous avons fait. Grâce à ces adaptations très ciblées, nous pouvons offrir aujourd'hui à nos clients un meilleur service.»



Train pendulaire

A toute vitesse, même dans les virages...

matériel

Infrabel vient d'achever une étude relative à l'utilisation de trains pendulaires sur l'axe Bruxelles-Luxembourg (L 161/162). Ces trains peuvent aborder les courbes à une vitesse plus élevée que les trains classiques. Ils permettraient un gain de temps de 8 minutes. Leur utilisation nécessite cependant une adaptation de la ligne.

Cela fait maintenant 2 ans qu'Infrabel travaille à la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg. Ces travaux ont notamment pour but de réduire les temps de parcours entre les deux métropoles. Un objectif qui a également mené le gestionnaire de l'infrastructure à réaliser une étude sur l'intérêt des trains pendulaires.

Gagner du temps ? Oui, mais comment ?

L'étude démontre qu'il est possible de raccourcir de 35 minutes les trajets entre Bruxelles et Luxembourg (1 h 51 contre 2 h 26 actuellement).

23 minutes grâce à la modernisation de l'axe et la fin des travaux de modernisation et RER

Grâce aux travaux de modernisation, la vi-

tesse pourra être relevée à 160 km/h. On gagnera ainsi 12 minutes. De plus, actuellement, les trains sont amenés à ralentir aux abords des chantiers existants ou pour aborder certaines installations plus anciennes. Lorsque les travaux liés à la modernisation et au RER seront terminés, on pourrait récupérer jusqu'à 11 minutes supplémentaires. D'où un gain de temps total de 23 minutes.

4 minutes grâce aux Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)

Les CFL projettent de transférer l'arrêt grand-ducal de la gare de Luxembourg-ville vers Cessange (qui deviendrait une gare internationale). Ce transfert et la réalisation de travaux entre Arlon et la gare grand-ducale feront gagner 4 minutes aux trains.

8 minutes grâce à du matériel pendulaire ?

Les trains pendulaires sont des trains

conçus pour s'incliner dans les courbes. Sur un parcours sinueux, ce type de train peut circuler à une vitesse plus élevée qu'un train classique sans nuire à la sécurité ni au confort des passagers. Sur l'ensemble du parcours, 8 minutes supplémentaires pourraient ainsi être gagnées. Pour leur permettre de circuler, des travaux complémentaires devraient toutefois être réalisés pour un budget de 21,5 millions d'euros.

Il appartient à présent à la SNCB, ou, dans un contexte de libéralisation prochaine du trafic international de voyageurs, à un autre opérateur ferroviaire, de décider s'il souhaite ou non investir dans du matériel pendulaire. Infrabel est prête à réaliser les travaux d'infrastructure nécessaires dès qu'un engagement ferme à faire rouler des trains pendulaires sur ce tronçon aura été pris.



La SNCB intéressée par le pendulaire

L'axe de Bruxelles vers Strasbourg et la Suisse via Luxembourg souffre d'une nouvelle concurrence: celle de la liaison par TGV de Bruxelles vers Strasbourg via Paris. La SNCB entend bien réagir. La technologie pendulaire est une des options étudiées.

matériel

Pour les destinations suisses, la concurrence est double: via Paris et via l'Allemagne. La mise en service de nouvelles infrastructures risque d'amplifier cette concurrence.

Trois options possibles

La SNCB souhaite bien évidemment garder à sa liaison tout son attrait et veut donc améliorer et renforcer son offre via les lignes 161 et 162. Or, actuellement les temps de parcours sont peu performants sur cette liaison: entre 4 h 43 et 5 h 05 pour le trajet Bruxelles-Strasbourg, et de 2 h 20 à 2 h 40 entre Bruxelles et Luxembourg.

La SNCB a étudié plusieurs scénarii pour améliorer son offre: trains classiques (IC SNCB ou trains CFF) à 200 km/h entre Bruxelles et Bâle, prolongation des TGV Est Européens Strasbourg-Luxembourg (accord franco-luxembourgeois pour 4

liaisons quotidiennes à l'horizon 2014-2015) vers Bruxelles, prolongation de trains pendulaires de Bâle (Cisalpino ou CFF) vers Luxembourg et Bruxelles.

La Direction Voyageurs International de la SNCB va mener une étude pour évaluer le marché avec ses partenaires CFL, CFF et la SNCF.

Intérêt marqué

La SNCB est donc a priori très intéressée par les résultats de l'étude d'Infrabel concernant le train pendulaire. Ce type de train, dont le balancement latéral lui permet une plus grande vitesse dans les courbes, est déjà opérationnel dans une vingtaine de pays. Il permettrait de gagner près de 10 minutes supplémentaires par rapport aux autres trains, ce qui ramènerait les temps de parcours de Bruxelles à Luxembourg à 1 h 50. Avec les

gains supplémentaires au Grand Duché de Luxembourg et en France, la liaison Bruxelles-Strasbourg devrait être compétitive vis-à-vis de l'alternative via Paris.

Etudes SNCB en cours

La SNCB entame d'ailleurs ce début d'année 2009 une étude approfondie de la faisabilité économique, en prenant en compte différents matériels possibles, car plusieurs constructeurs proposent du matériel pendulaire, comme Alstom avec l'ETR610, Bombardier, Siemens, ou les voitures espagnoles Talgo que tracteraient des locomotives type 18 à 200km/h. L'étude devrait durer six mois.

Si cette étude de rentabilité s'avère concluante, la SNCB négociera un partenariat avec la SNCF, les CFL et les CFF pour l'acquisition du matériel et l'exploitation des services.

Nouvelle chaîne

En situations perturbées, il arrive encore trop souvent que l'information au client fasse défaut. Pourtant, informer rapidement et correctement les voyageurs reste l'une de nos missions principales. Une raison de plus pour rappeler brièvement la version remaniée de la chaîne de l'information, telle qu'elle devra désormais fonctionner.

La libéralisation du secteur ferroviaire a entraîné la scission des activités de gestionnaire de l'infrastructure (Infrabel) et d'entreprise ferroviaire (SNCB). Désormais, il incombe à la SNCB elle-même d'informer ses voyageurs. C'est pour cela que le RDV (Reizigers Dispatching Voyageurs) a été mis en place.

Le RDV doit occuper aujourd'hui une position centrale dans la chaîne de l'information. Le RDV collabore très étroitement avec le Traffic Control d'Infrabel. Une des tâches principales du RDV est l'échange d'information avec les accompagnateurs en cas de circulation perturbée, ce qui leur permet de renseigner les clients dans le train le plus rapidement possible sur l'évolution du problème et la durée du retard.

Le RDV est également en contact avec les permanences, les répartiteurs de traction de la direction B-TP, etc.

Les **sous-chefs de gare, les infokiosques, les guichets et les bureaux d'information** dans les régions New Passengers jouent aussi un rôle important dans la nouvelle chaîne de l'information.

Le sous-chef de gare échange de l'information avec le RDV, ce qui lui permet de tenir au courant les clients présents sur les quais de l'évolution du problème lors de perturbations.

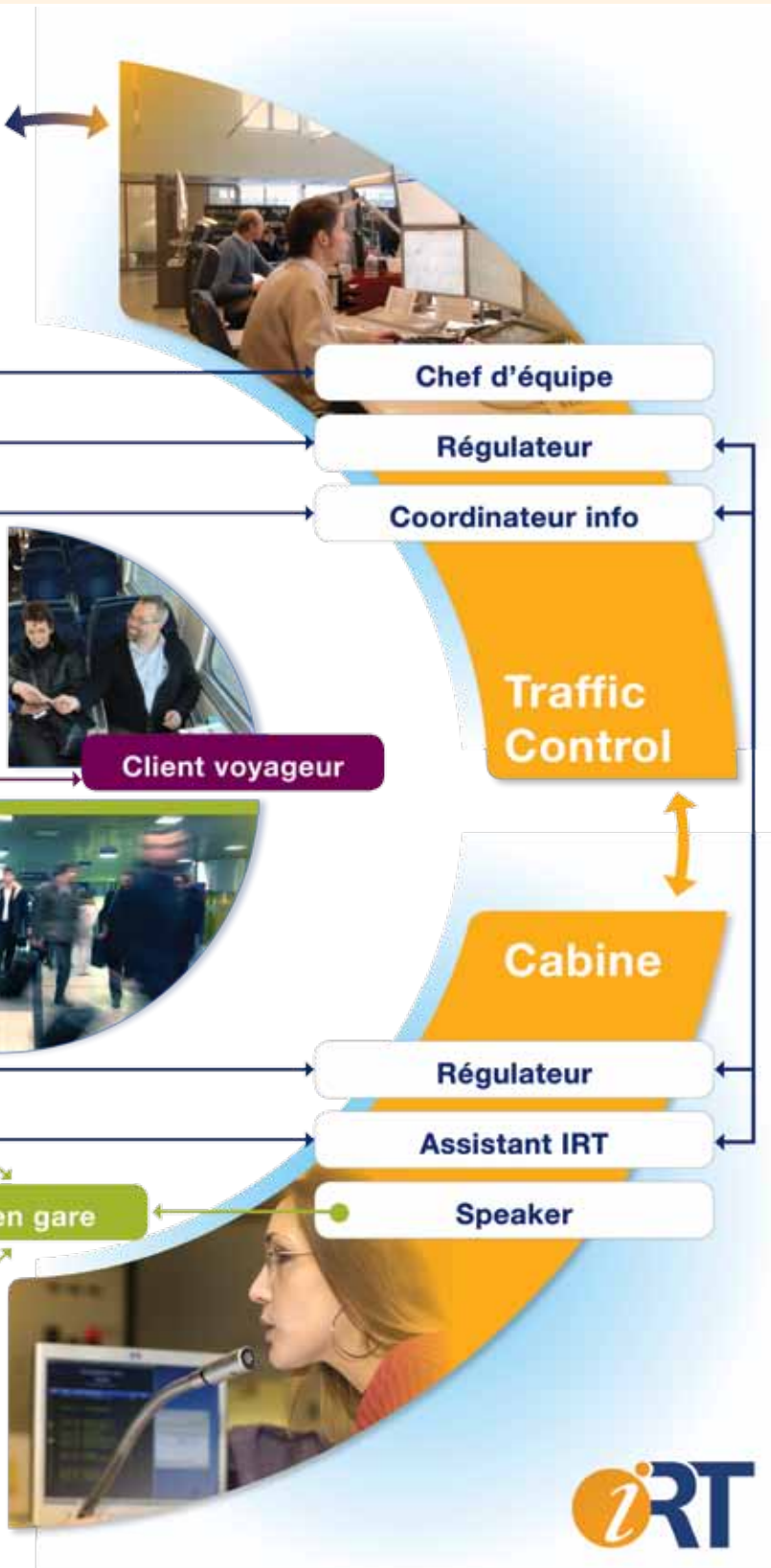
Ceci n'est qu'un bref résumé de la chaîne de l'info. Nous reviendrons plus en détails sur ce sujet dans un de nos prochains numéros de Connect.

collaboration

Qui informe qui ?



de l'info IRT



Chez Infrabel, le Traffic Control représente le centre névralgique pour la régulation du trafic ferroviaire et la chaîne de l'information. Les régulateurs suivent le trafic pas à pas et signalent immédiatement chaque problème à toutes les cabines concernées. Ils n'oublient pas non plus d'en avertir le coordinateur info du Traffic Control, du RDV et le dirigeant de team. Le coordinateur info transmet régulièrement toute l'information disponible à ses collègues concernés dans les cabines et au RDV. Pour ce faire, il utilise tous les canaux de communication disponibles, tels que les infomails, Phonemail et Artweb.

A la GRI-R, le régulateur anticipe les problèmes potentiels pour le trafic ferroviaire, cherche les solutions et les communique de façon claire et simple au speaker et à l'assistant IRT. Ce dernier rassemble toute l'information à destination des voyageurs, provenant des différentes sources, et consulte le coordinateur info, le Traffic Control, et le RDV à ce sujet. Le speaker travaille en étroite collaboration avec le régulateur et l'assistant IRT pour recueillir l'info. Suite à cela, il informe les clients dans les gares et les points d'arrêts non gardés de tous les retards ou incidents. Il le fait de la façon la plus claire et précise possible.



Qualité

ISO 9001 pour la traction

A la SNCB, la Direction B-TP souhaite obtenir d'ici la fin 2009 le certificat ISO 9001 pour toutes ses activités, y compris pour la production de traction. Elle a entamé en 2008 une campagne de sensibilisation vers son personnel.

L'ancienne Direction Matériel, aujourd'hui partie intégrante de la Direction Technique et Production (B-TP), dispose déjà des certificats ISO 9001 pour l'ensemble de ses activités. Soit au total 13 certificats.

Le tour de l'ancienne Direction Trains – également intégrée dans la Direction TP – était venu de suivre la même voie.

Johnny Van de Wiele, chef de division chargé de la qualité chez TP: «C'est important d'avoir un bon système de management de la qualité certifié: pour en convaincre le personnel, nous avons organisé une réunion d'information à l'intention de nos cadres supérieurs début 2008 et une autre à l'intention du personnel de rang 3 en décembre 2008. Le tour des rangs 4 viendra bientôt. Nous souhaiterions disposer d'un certificat pour toutes les activités TP à la fin de cette année».

Dans un prochain numéro de Connect, nous nous étendrons plus largement sur l'introduction de la norme ISO 9001 au sein des équipes Traction de TP.

qualité



Environnement La SNCB achète de l'oxygène

En 2008, la SNCB a décidé d'investir la majeure partie du budget normalement consacré aux cadeaux de fin d'année à des projets qui visent à réduire les émissions de CO₂. Elle a ainsi signé un partenariat avec la sprl CO₂ logic.

La SNCB a l'habitude de prévoir un cadeau de fin d'année pour tous les acteurs importants des milieux économiques, politiques et sociaux avec lesquels l'entreprise a des contacts réguliers. Fin 2008, elle a pris une initiative différente et choisi d'investir une grande part de ce montant dans un projet écologique responsable.

Compensation d'émissions de CO₂

La SNCB a compensé au total 1.000 tonnes de CO₂, ce qui correspond environ aux émissions de 7.000.000 km parcourus en voiture ou de 22.222.000 km effectués en train.

Elle a investi pour cela 26.000 euros dans un projet en Inde, à Andhra Pradesh, où les déchets de l'agriculture locale (tiges, coses de moutarde, épis de maïs, etc.) sont réutilisés pour la production d'électricité verte. Ce projet est également soutenu par les Nations Unies.

Grâce à ce projet, 10 nouveaux emplois ont été créés. Les cultivateurs locaux, les familles et les entreprises de la région sont assurés d'un approvisionnement stable en électricité renouvelable.

La SNCB a fait un beau cadeau de fin d'année à la Terre...



Pour le confort des voyageurs

La gare d'Ostende au centre de tous les transports

La vue va changer sous peu autour de la gare d'Ostende. Le lien avec la ville sera renforcé et le quartier en lui-même y gagnera en qualité.

La Ville d'Ostende, SNCB-Holding, Infrabel et De Lijn se sont associés pour offrir aux alentours de la gare un véritable facelift. La gare sera désormais LE point de rencontre de tous les moyens de transport.

Les plans pour le bâtiment de gare sont précis. Le Holding va nettoyer profondément la façade protégée. Un buffet sera ouvert au premier étage, prolongé par une terrasse avec vue sur le port, la gare et la ville. Les guichets deviendront un scintillant centre de voyages. Le Holding construit à proximité un bâtiment-parking d'une capacité de 700 voitures. Les cyclistes verront leur zone actuelle remplacée par un garage souterrain pour 1.000 vélos et 100 motos. La lumière du jour pénétrera par des ouvertures rondes dans le plafond.

Pour Infrabel, le confort de l'utilisateur et l'accessibilité sont des préoccupations centrales lors de la rénovation d'une gare. Aussi a-t-on prévu une passerelle couverte, avec escaliers et ascenseurs reliant d'une part le bâtiment-parking, de l'autre les nouveaux quais hauts.

Carrefour

L'infrastructure de voies va être adaptée dans le but de préserver la fiabilité et la ponctualité du trafic. Les voies, la signalisation, la caténaire et les aiguillages seront

retravaillés. En outre, Infrabel va redessiner les quais de telle sorte que les têtes des voies de trains et de trams soient alignées.

Le train, le tram, le bus doivent se rencontrer le plus fraternellement possible. Au centre, une passerelle doit relier les quais des deux modes ainsi que ceux des bus. De quoi assurer les correspondances quasi sur le pas de porte.

Bus et tram

De Lijn va ériger une gare de trams hypermoderne. Les quatre voies et leurs quais seront chapeautés par une grande marquise. Tous les arrêts de bus seront regroupés en un point central, ce qui évitera toute méprise pour les voyageurs. Le trajet piéton sera bordé d'un *Lijnwinkel* moderne qui vendra les tickets et dispensera l'information.

Travailler... habiter

Un immeuble de bureaux achèvera l'ensemble de gare derrière le parking. Le rez-de-chaussée abritera des commerces et éventuellement une crèche pour navetteurs. Un immeuble mixte d'appartements et de bureaux remplacera les entrepôts actuels près du pont Graaf de Smet de Naeyer. Il assurera une transition urbaine entre le parc et les alentours de la gare.

Les travaux débuteront en août 2009.

Le projet de gare en chiffres

Urbanisme

- 40.000 m² d'espace vert nouveau en extension du parc et de l'espace gare
- 42.000 m² de front nouveau, le long des quais, pour du logement et des bureaux

Transport public

- 8 voies ferrées, 4 quais hauts confortables
- 4 quais de tram pour une capacité de 8 rames
- 1 grande marquise de 25.000 m² couvrant trains et trams

Parking

- 700 emplacements dans un bâtiment de surface
- 1.000 places pour vélos et 100 pour motos en sous-sol

Service

- Boutique De Lijn sous la marquise sur la place de la gare
- nouveau travel center SNCB dans le bâtiment de gare actuel
- trois concessions modernes sur l'avant-quai
- un buffet moderne avec terrasse (couverte) et vue sur la gare et le port

gares



Solidarité

Le train à vapeur à rendu cette 15^{ème} édition encore un peu plus exceptionnelle.

Action de Noël à Courtrai: une année exceptionnelle!

46.051 €... Ce montant record a été récolté lors de la 15^{ème} édition de l'action de Noël à Courtrai. Une fois encore, les cheminots de Courtrai n'ont pas ménagé leurs efforts pour pouvoir offrir un soutien financier à des associations de la région et à leurs jeunes protégés.

nous

En décembre dernier, le personnel Réseau de la région de Courtrai s'est mobilisé pour la bonne cause. Main dans la main avec la SNCB, la Ville de Courtrai, Unizo, et plusieurs entreprises de la région, ils ont organisé une série d'événements afin de récolter des fonds pour des associations à caractère social.

Le point d'orgue de cette action était sans conteste le *traditionnel* train de Noël. Pour cette quinzième édition, il s'agissait d'un train à vapeur. Le 5 décembre dernier, environ 500 personnes ont ainsi profité du voyage entre Courtrai et Furnes.

Un fameux coup de pouce pour des enfants et jeunes défavorisés

Les 46.051 € récoltés seront répartis entre différentes associations. Il s'agit des instituts médicaux et pédagogiques de Kindervriend à Rollegem, et Maria ter Engelen à Klerken, du Vertrouwenscentrum Kindermishandeling – Flandre occidentale, Thuisbegeleiding 't Veer d'Ostende, De hond in 't kegelspel de Courtrai, De Vlier de Geluwe, Dominique Salvio de Gits, Zonnewende de Furnes et enfin de l'association Huize ten Dries de St. Denijs. Elles utiliseront cette somme pour mener à bien des actions en faveur d'enfants et de jeunes défavorisés.

Loisirs

27^e exposition internationale FISAIC

La 27^e exposition internationale d'Arts graphiques et plastiques des cheminots s'est déroulée du 27 octobre au 12 novembre 2008 à Paris. Dix-sept membres du Cercle National d'Arts Plastiques des cheminots belges ont présenté ensemble un total de 30 œuvres pour la Belgique et ont été récompensés.

Une médaille d'or a été attribuée à Gilbert Hauspie pour son dessin lavé. Marc Deplancke a décroché un diplôme en 4^e prix

pour ses sculptures. Un prix spécial a été octroyé par la CER Paris district SE à Rolende Cotils pour son acrylique. Et Roger Demasy s'est vu récompenser d'une motion pour son ensemble de sculptures en verre/miroir.

Le cercle participe depuis de nombreuses années aux expositions FISAIC et remporte chaque fois des prix. Ainsi, parmi la dizaine de pays participants, la Belgique se distingue par des œuvres de qualité appréciées au plan international.



Gare rénovée pour le quartier européen

Tintin fête la fin des travaux de Bruxelles-Luxembourg

Profitant des travaux du parlement européen, une nouvelle gare de Bruxelles-Luxembourg a été construite en sous-sol. Elle est maintenant achevée et la fin des travaux a été fêtée par l'inauguration d'une fresque d'un créateur célèbre: Hergé.

L'une des plus anciennes gares européennes a été ouverte en 1854 sous le nom de Bruxelles-Quartier Léopold. Un siècle et demi plus tard, elle entre dans une deuxième vie, sous un deuxième nom: Bruxelles-Luxembourg. Ses voies et ses quais ont été recouverts d'un mail de 22.000 m². C'est une création bien contemporaine de verre et d'acier qui constitue son entrée et y fait pénétrer la lumière du jour. Pour les nostalgiques, on a préservé, au quai 1, deux grands vitraux qui surplombaient l'escalier royal de l'ancienne gare.

Le Groupe SNCB a investi un total de 45 millions d'euros dans ce projet. La majeure partie de l'enveloppe est de l'initiative du Holding SNCB et cadre dans le programme de rénovation des gares en faveur du confort et de l'accueil des voyageurs.

Et Hergé ?

C'est pour fêter les 80 ans de Tintin (dont

la première apparition remonte au 10 janvier 1929) qu'une fresque a été dévoilée à Bruxelles-Luxembourg. Le dessin, sorti des cartons d'Hergé, avait été publié dans Le Soir du 27 octobre 1932. Il représente la joyeuse entrée de Saint-Nicolas à Bruxelles et rassemble tous les personnages d'Hergé qui existaient déjà. La fresque occupe un vaste mur de l'entrée principale de la gare.

évènement

La fresque en trois mots

En octobre 1932, le père de Tintin et Milou publie une amusante composition en noir et blanc où figure le bon peuple de Bruxelles. Saint-Nicolas aussi, qui fait son entrée, sans doute à la descente du train. Cameramen, preneurs de son, photographes et journalistes de plume participent à l'évènement. Parmi eux, le petit reporter Tintin. La monumentale locomotive qui forme le fond de la fresque symbolise l'essor industriel du pays à ce moment. Parmi les photographes montés sur la loco figurent les deux ketjes bruxellois Quick et Flupke. Ils sont bien à leur place.





nous

Talent

Bienvenue dans

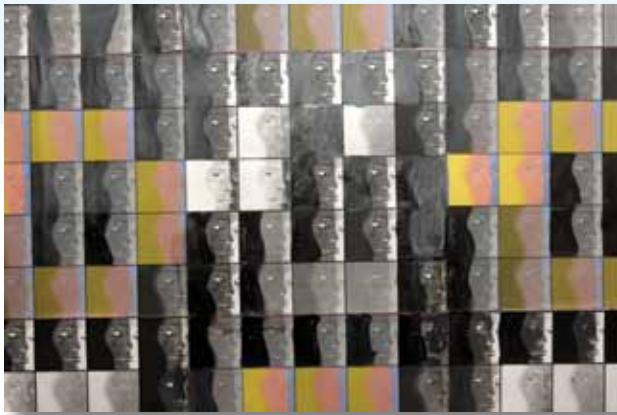
Philippe Dubois est cheminot et artiste peintre. Et c'est du sérieux: en décembre 2008 il a inscrit ses œuvres lors d'une prestigieuse exposition d'art au Flanders Expo à Gand.

Philippe Dubois est collaborateur du bureau d'organisation des services de l'administrateur délégué de la SNCB-Holding. Son histoire est à l'image du personnage, surprenante et attachante. «Jusqu'à mes 30 ans, j'ai fait du cyclisme à un assez haut niveau» raconte Philippe. «Quand il a fallu arrêter cette carrière à l'approche de la trentaine, je me suis pris de passion pour la peinture en passant devant un magasin de fournitures pour peintres. Je suis entré, j'ai acheté des couleurs et des toiles et j'étais conquis».

Autodidacte

Depuis ce jour, il vit à fond sa passion pour l'art. «Je suis un autodidacte et j'ai commencé par lire plein de livres sur l'art et la peinture. Ensuite, j'ai suivi des cours chez des peintres réputés comme Ben Genaux et Georges Dubuisson».

Quand Philippe entame son parcours artistique il peint des toiles abstraites. Mais comme il veut d'abord maîtriser le côté fi-



l'univers de Phébus

guratif, plus classique, il stoppe net et se lance dans ce courant.

Phébus

Gradué en sciences/géographie, cheminot, ancien coureur cycliste amateur, artiste peintre: des univers a priori très éloignés qui forment un tout harmonieux pour Philippe. Le besoin de s'exprimer, de sortir du lot est le trait d'union.

Ce besoin s'est fait ressentir très tôt et est devenu *concret* à l'occasion d'une troisième place d'un championnat cycliste junior du Hainaut. Plus tard, Philippe croise un groupe de cyclotouristes. Ces sportifs prétendent connaître le *vrai* lauréat de la fameuse course. Philippe comprend alors qu'un autre s'est fait passer pour lui ! «C'est à ce moment que j'ai décidé de choisir un nom singulier pour qu'on ne puisse plus me confondre avec un autre» sourit Philippe. Depuis, Phébus est son nom d'artiste. Un pseudonyme qui comporte des lettres de son nom et qui fait réfé-

rence au dieu de l'art et de la lumière.

Le style, une évolution

Quand on demande à Philippe de décrire son style, il répond qu'il évolue constamment. Ses dernières œuvres sont plutôt des peintures spontanées où la symbolique et la couleur sont très importantes. Mais les changements de style ne se font pas toujours en douceur. «Lors de ma première expo d'art abstrait» se souvient l'artiste, «je me suis fait insulter dans le livre d'or par un visiteur qui s'attendait à ne trouver que des œuvres figuratives, alors qu'il n'y en avait qu'une seule à l'entrée de l'expo ! Au début c'est dur à encaisser, mais je m'y suis fait. Je fais ce que je ressens, ce qui me rend heureux».

La vie, la renaissance

Malgré ce besoin de s'exprimer, certains événements font que tout s'arrête. Le décès tragique de sa maman a été un traumatisme pour Philippe. Pendant les deux

années qui ont suivi cette disparition, il n'avait plus envie de peindre. Et puis le besoin est revenu. «*Renaissance* a été la première toile que j'ai peinte après cette période sombre» poursuit Philippe Dubois. «Pour moi qui travaille d'habitude de façon très réfléchie, ça a été une expérience qui ressemblait à de la peinture spontanée. Ca m'a vraiment ramené à la vie».

Et une vie pleine de projets. Etre repéré par la *Galeria Gaudi* de Madrid pour participer à une exposition prestigieuse comme *Lineart* à Gand, est une chance incroyable. Et pourquoi pas le début d'une vie d'artiste encore plus palpitante ! «J'aimerais peindre de très grandes toiles. Mais pour ça, il me faut un vrai atelier. Car pour l'instant, je peins dans ma salle à manger» sourit Phébus.

Envie d'en savoir plus ?

Sur www.phebus.be, découvrez l'artiste Phébus et ses œuvres. Allez-y, cela vaut le détour.



Prestige

SNCB Holding, Fournisseur Breveté de la Cour de Belgique

**La liste des fournisseurs
brevetés de la Cour est
mise à jour annuellement.
Désormais, la SNCB
Holding figure sur
cette liste prestigieuse.**

Le fait que la SNCB Holding place le développement durable et le respect de l'environnement parmi ses priorités a été un facteur décisif. Cette reconnaissance royale est en phase avec l'esprit du temps et met en valeur une fois de plus le caractère écologique du train, le moyen de transport d'avenir. La famille royale est cliente des chemins de fer depuis de nombreuses années, tant pour des voyages officiels et que pour ses déplacements privés.

distinction
événement



Défi sportif

20 km de Bruxelles C'est parti pour une nouvelle édition

Le Groupe SNCB vous propose à nouveau de participer aux 20 km de Bruxelles pour y défendre les couleurs de votre Société. L'édition 2009 aura lieu le dimanche 31 mai. Départ du Cinquantenaire.

Si vous en avez sous le pied, notez déjà cette date dans votre agenda 2009. Il n'est jamais trop tôt pour commencer l'entraînement. Si vous vous inscrivez au nom de la société à laquelle vous appartenez (SNCB Holding, SNCB ou Infrabel), vous défendrez les couleurs de votre entreprise et nous en serions ravis!

Les conditions de participation sont en

2009 identiques à celles de 2008 (équipement et droit d'inscription offerts par le Groupe). Petite nouveauté introduite par l'organisateur pour l'édition 2009, les participants qui ont terminé les 20 km en 2008 ont priorité sur les nouveaux inscrits.

Guettez l'intraweb et La Quinzaine: vous y trouverez tout ce qu'il faut savoir pour s'inscrire.



Humeur

Ah les concours !

Avec les enveloppes arrivées encore le 31 décembre, nous avons compté 2.110 bulletins de participation au concours Terroirs et Découvertes. Je parle de bulletins valables. Car un petit nombre nous ont un peu fâchés et se sont retrouvés de côté.

Une enveloppe, assez lourde, contenait 22 bulletins de participation découpés dans 22 Connect des deux langues. Tous les bulletins étaient au nom de la même personne. Pensez: 22 ! Parfois, c'est deux ou trois. On se donne des chances supplémentaires, grâce à l'un ou l'autre collègue que le concours n'intéresse pas. Mais alors là... Ce serait une véritable collecte organisée, avec un résultat qui dépasse la raison. Ou bien, tout bonnement, main basse sur 21 Connect que les destinataires n'ont jamais vu arriver.

Ce cas n'est pas si exceptionnel qu'on le penserait. D'autres vont jusqu'à envoyer une participation par jour, dans des enveloppes différentes. Tablant peut-être sur un tirage au sort quotidien. Reste que même à dose homéopathique, envoyer de multiples participations revient à forcer le hasard, à nier le principe *une personne, une participation, une chance*.

Ces astuces ont été déjouées et le responsable du concours s'est exprimé comme on le voit dans les bandes dessinées: *rzg-grrr@tt*. Vous dire s'il en avait gros sur la patate.

Qu'est-ce qu'on fait aujourd'hui ? On ne change rien aux concours. Mais on élimine les doublons, quintuplons, vingtoplons et plus ! Et toc l'éthique ! Qu'on se le dise.

Les gagnants des deux derniers

Au fait, dans ce concours Terroirs & Découvertes, il fallait donner deux bonnes réponses: Lirac n'est pas une AOC bordelaise, Syrah est le grand cépage de la vallée du Rhône septentrionale. Bernadette Mabilie, Jean Domen et André Frederic ont donné ces bonnes réponses et le tirage au sort les rend gagnants des trois colis de bouteilles de vin portugais. Santé !

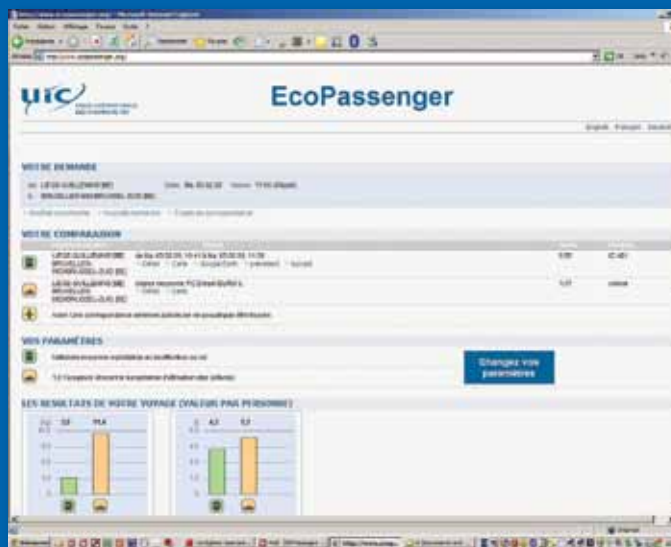
Un poil plus tard, c'est Disneyland Resort Paris qui alléçait nos lecteurs. A gagner: un séjour de deux jours pour 4 personnes. C'est dans The Twilight Zone que les concepteurs de la Tour de la Terre ont puisé leur inspiration, et c'est la Parade des Rêves Disney qui a clôturé l'année 2008. Des 2027 participations parvenues, c'est celle de Christine Dehertog qui a été sélectionnée par une main innocente. Bon voyage à cette famille qui passera deux jours dans l'univers Disney.

humeur

Emissions de CO₂

Réduire

la facture environnementale par les transports en commun



Un nouvel outil facile à utiliser, un calculateur environnemental, permet de chiffrer la facture environnementale de nos déplacements. Sur www.ecopassenger.org, vous pouvez calculer vos émissions CO₂ pour vos voyages en Europe et bien sûr en Belgique ! Conclusion sans appel: le train est quasi toujours le plus vert. C'est vraiment le moyen de transports Low-CO₂.

“L’EcoPassenger est un comparateur simple et convivial qui évalue les émissions de CO₂, le temps de parcours et la consommation énergétique d’un voyage en Europe en train, en voiture ou en avion, en fonction de critères scientifiques” explique Wim Bontinck, ingénieur, expert environnement à la SNCB-Holding.

Exemple ? Appliquons le calcul à un trajet Liège-Guillemins – Bruxelles -Midi. Les émissions de CO₂ du train se chiffrent à 2,5 kg/passager, selon les moyennes nationales d’occupation des trains.

Les émissions de CO₂ de la voiture (EuroDiesel 3) se montent à 17,1 kg par passager si le conducteur est seul dans son véhicule. S’ils sont deux à bord, les émissions se calculent à 8,55 kg/passager. Si le chiffre moyen d’occupation d’une voiture pris en compte est de 1,5 personne/voiture, les émissions sont de 11,4 kg CO₂/passager. A comparer avec les 2,5 kg CO₂/passager du train. Soit un rapport de plus de un à quatre !

“Tout le monde peut comprendre qu’un train ou qu’un bus pollue plus qu’une auto... La bonne comparaison consiste cependant à mettre, face à face, les émissions de CO₂ par kilomètre parcouru... par passager, évidemment. Les chiffres sont alors, et largement, favorables au rail” reprend Wim Bontinck.

Ces chiffres, les voici:

TRAIN (SNCB): 31 gr/CO₂/voyageur/km

Transport public intercommunal (STIB): 53 gr/CO₂/voyageur/km

AUTO: 155 gr/CO₂/voyageur/km

AVION: 180 gr/CO₂/voyageur/km.

Allez donc voir, lorsque vous projetez un déplacement: www.ecopassenger.org!

Vous verrez que le train, c’est vraiment le moyen de transports Low- CO₂. Une précision utile: ecopassenger.org a été développé par l’UIC dans les trois langues officielles de l’Union: allemand, anglais et français.