

N°1
juin 2014

B & YOU

Kathrin & Fabre Une équipe gagnante !

Dossier Le Plan de Transport 2014

Quid Pourquoi le prix du train augmente ?

PÉRIODIQUE DESTINÉ AU PERSONNEL DE LA SNCB



SNCB

LE TRAIN. LE CHEMIN LE PLUS RAPIDE VERS

BRUSSELS AIRPORT

Que ce soit pour le travail ou les vacances, aller jusqu'au Brussels Airport c'est déjà toute une expédition. Entre les files, les problèmes de parking et les amis qu'il faut déranger, prendre l'avion c'est toujours stressant. Vous avez déjà pensé à y aller en train? La gare est juste sous l'aéroport. Avec des départs très fréquents (jusqu'à 4 par heure) depuis de nombreuses villes, le train est vraiment la solution la plus relax pour se rendre à l'aéroport. Planifiez dès maintenant votre voyage sur www.sncb.be





B & You

Le nouveau magazine du
PERSONNEL DE LA SNCB

Premier départ pour le nouveau magazine du personnel de la SNCB. Je profite de ce tout premier numéro pour vous le faire découvrir. Son nom en dit déjà beaucoup : **B&You**, la SNCB et vous, votre magazine vous ouvre ses pages. A vous et à vos collègues. Car le plus grand capital de notre entreprise, c'est le personnel.

Je veux travailler en accord avec vous à une SNCB qui fera un pas de plus en avant. Et c'est nécessaire, car de nouveaux défis sont à nos portes : une meilleure ponctualité des trains, un service de qualité tout en maintenant des finances saines, la modernisation de notre entreprise et la libéralisation qui s'annonce... Je pense que tous ensemble, nous parviendrons à relever ces défis car la SNCB peut compter depuis toujours sur des collaborateurs passionnés et motivés.

Nous devons agir de concert, quelle que soit notre position dans l'échelle hiérarchique, pour ne pas rater le train de demain. Quatre concepts-clés sont pour nous tous d'extrême importance : discipline, efficacité, transparence et simplicité. C'est ainsi que nous ferons de notre entreprise une société dynamique, orientée client et compétitive.

Dans ce magazine, vous trouverez toute l'information utile pour vous aider à suivre de près les étapes de ce processus. Chaque numéro sera articulé autour d'un dossier central, afin de traiter en profondeur, mais de façon dynamique des sujets essentiels pour vous.

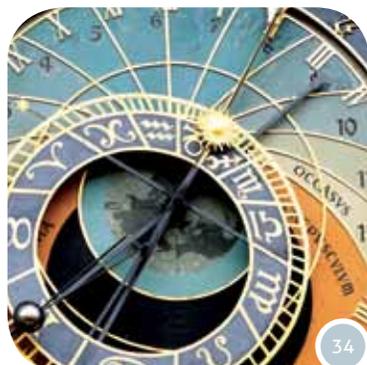
Pour son premier numéro, **B&You** vous ouvre les coulisses du plan de transport. Vous avez certainement déjà lu ou entendu beaucoup à ce sujet, dans la presse ou lors d'une des sessions "Roadshows" organisées dans votre province. Dans **B&You**, vous découvrirez comment le plan de transport a été réalisé, le travail de titan que cela représente, avec quelles contraintes et comment ce plan contribue à notre objectif commun : une entreprise forte, capable de fournir un produit de qualité aux clients.

B&You sera distribué tous les deux mois sur votre lieu de travail. Toute une équipe de rédacteurs et de graphistes est à votre service pour vous offrir six fois par an des nouvelles fraîches et intéressantes sur notre entreprise et ses collaborateurs. C'est pourquoi cette équipe fait aussi appel à vous. Une idée pour un article ? Vous souhaitez faire part de votre point de vue dans la rubrique des lecteurs en page 6 ? Vous avez une question ? La rédaction de **B&You** attend vos remarques et suggestions par mail à l'adresse suivante : bandyou@sncb.be ou par courrier interne à **B&You**, B-CP.023 section 13/9, 40 Avenue de la Porte de Hal, 1060 Bruxelles.

Bonne lecture et bonne découverte !

Jo Cornu, CEO de la SNCB





COMITÉ DE RÉDACTION Fanny Bouillon, Caroline De Lille, Romina Keller, Vanessa Vandendruwaene, Sophie Vergucht, Sophie Villette, Anne Woygnet. **PHOTOS** Veerle Baele (coordination), Julien De Wilde (Reporters), Benjamin Brolet, Olivier Polet, Shutterstock. **LAY-OUT** Jérôme Bernard, Béatrice Duculot, Samuel Durt, Kathleen Van Vaerenbergh. **PRODUCTION** Albe De Coker. **EDITEUR RESPONSABLE** Michaël Vanloubbeek. **ADRESSE** B&You, B-CP.023 section 13/9, 40 Avenue de la Porte de Hal, 1060 Bruxelles; bandyou@sncb.be. Membres de l'ABCI.

- 3 **EDITO**
Jo Cornu
- 6 **A vous !**
Vos bonnes idées
- 7 **Espresso**
A lire avec votre café
- 10 **Dossier**
C'est quoi un plan de transport
- 16 **Les experts**
Comment ils ont fait le plan
- 20 **Tandem**
Une équipe gagnante!
- 22 **AILLEURS**
Comment ils ont tiré leur plan...
- 23 **Buzz**
On parle de nous
- 24 **Passion**
Iron Man
- 26 **QUID**
Le prix des billets
- 28 **Zoom**
BeLEAN à Hasselt
- 30 **Des nouvelles d'INFRABEL**
- 32 **Infos de HR Rail**
- 34 **Pouss'café**
Prague en train de nuit
Si j'étais CEO...
- 36 **Concours**



"Quand on s'entend bien entre collègues, ça coule de source et c'est 50% de temps de gagné. Pour nous bien sûr, mais avant tout pour les voyageurs."

Kathrin Crappe & Fabre Carette

À VOUS !



Une idée lumineuse, un compliment à adresser à un collègue ou un conseil pour un article ? Ou tout simplement un regard critique sur un sujet qui vous tient à cœur ? Faites-le nous savoir !

Dans la rubrique À VOUS, vous aurez l'occasion de vous exprimer sur ce magazine et la société. Remarques critiques, idées intéressantes ou sujets sur lesquels vous estimez que tous vos collègues doivent être informés : faites-nous en part !

Les règles

- Votre message ne peut pas excéder 150 mots (10 lignes).
- Votre message concerne les chemins de fer.
- Il peut être critique, mais les pamphlets généraux ou les injures personnelles seront refusés.
- La rédaction doit connaître votre nom et siège de travail. Les messages anonymes ne sont insérés qu'après approbation de la rédaction et pour raisons fondées.
- La rédaction s'engage à ne pas modifier le contenu des réactions. Les fautes d'orthographe seront corrigées et, si nécessaire, votre contribution pourra être écourtée.
- Nous apprécions votre regard critique, mais n'hésitez pas à nous proposer aussi votre solution.

Comment réagir ?

Par mail : envoyez un mail à bandyou@sncb.be

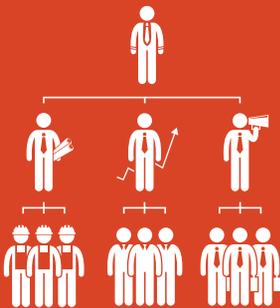
Par courrier : envoyez un courrier à B&You, B-CP.023 section 13/9, 40 Avenue de la Porte de Hal, 1060 Bruxelles





Nouvel organigramme

Suite à la réforme du Groupe SNCB en deux entités, une nouvelle structure organisationnelle s'est mise en place au 1^{er} janvier 2014. L'organigramme de la nouvelle entreprise ferroviaire SNCB est en ligne. N'hésitez pas à le consulter sur l'intranet.



LE CHIFFRE

232,5 millions

En 2013, la SNCB a transporté 232,5 millions de voyageurs au total. Le nombre de voyageurs transportés est resté stable en trafic intérieur: 223 millions (-0,1% par rapport à 2012), tandis qu'à l'international, la progression est beaucoup plus nette avec 9,5 millions de voyageurs transportés, soit une augmentation de 19,8%!

Quatuors dans les cabines de signalisation

Comment améliorer la ponctualité et le trafic ferroviaire? Nous cherchons chaque jour des moyens pour améliorer la satisfaction des clients. Ainsi, au mois de janvier, les cabines de signalisation de Bruges et de Bruxelles-Midi ont accueilli des "quatuors" dans le cadre d'un projet test. Des membres de B-TR, B-TC, I-N et I-I s'y sont rendus pendant deux semaines en vue de chercher des points d'amélioration concernant le trafic ferroviaire, ou en cas d'incident.

Les conclusions de l'expérience ont montré que la présence d'une personne de B-TR (Gestion opérationnelle du trafic ferroviaire) permet une meilleure communication entre la cabine de signalisation, le personnel des gares, Traffic Control, Reizigers Dispatching Voyageurs et le personnel des trains. Surtout lorsque des incidents se produisent ou si une décision doit être prise rapidement. A l'avenir, le champ du projet sera élargi.



Le salon du Roi à Bruxelles-Central

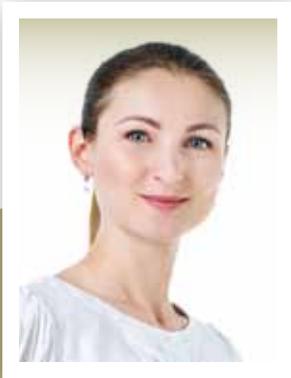
Chaque jour, des milliers de personnes passent par la gare de Bruxelles-Central en ignorant qu'elle recèle un fabuleux joyau historique. Le salon royal est une petite loge construite au sein même de la gare pour le Roi Baudouin. Lorsque le Roi désirait prendre le train, il disposait ainsi d'une loge privée également équipée d'un cabinet de toilette afin de s'y rafraîchir.

La loge se situe à côté de l'entrée principale et se trouve dans le prolongement exact de la Galerie Ravenstein. L'idée était simple: le Roi pouvait ainsi se rendre immédiatement à pied de son palais à la gare, en passant par la Galerie Ravenstein.

Le Roi Baudouin n'a utilisé la loge qu'une seule fois, lors de l'inauguration de la Jonction Nord-Midi en 1952 (photo).

Depuis 2007, la loge appartient à la SNCB, mais le contrat stipule que la famille royale peut l'utiliser à tout moment. Voilà peut-être une idée pour le Roi Philippe?

PRODUIT
SOUS LA
LOUPE



Votre photo en ligne

L'annuaire téléphonique, qui est sur l'intranet, a subi un petit changement. Désormais, une photo de chaque collaborateur y figure. Si vous avez planifié une réunion avec un collègue que vous n'avez jamais vu ou si vous voulez savoir qui se cache derrière la voix de la personne qui vous appelle chaque semaine, rendez-vous sur l'intranet. Les photos permettent également aux nouveaux collègues de retrouver plus facilement leur chemin au sein de la société.

Si vous ne souhaitez pas que votre photo apparaisse sur l'intranet, remplissez le formulaire "Refus de publication photo sur l'intranet SNCB et les kiosques" qui se trouve dans la rubrique formulaires HR de l'intranet.

Summer Deal

Disponible à partir de quand ?

23 juin

Le prix ?

8€ par trajet (2^e classe).

Pour quelles destinations ?

Partout en Belgique. Que ce soit pour aller à Bruges ou à Bilzen, à Liège ou à Lustin, le Summer Deal vous amène partout dans le pays. Aux heures qui vous conviennent car il n'y a pas de limitation horaire.

Les conditions ?

Uniquement pour des voyages du lundi au vendredi. Le Summer Deal est valable jusqu'au 29 août inclus.

Pour qui ?

Pour tous ceux qui veulent faire une escapade cet été et qui n'ont pas envie de se retrouver dans le trafic routier sous un soleil de plomb. Prenez donc le train vers la mer et oubliez les soucis de parking ou faites un citytrip en Belgique en mode 'no stress'. Bon voyage !



Le succès fou des B-Excursions !

Avec plus de 500.000 billets vendus, les B-Excursions, c'est un des gros succès de 2013.

Le top 5 des destinations les plus populaires en 2013 :

Zoo d'Anvers

Walibi

Expo Golden Sixties à Liège-Guillemins

Pairi Daiza

Planckendael



Continuer de diversifier l'offre en permanence, en suivant l'actualité, est une approche clairement gagnante. Les parcs d'attractions et les parcs animaliers sont des valeurs sûres, mais les amateurs de culture et d'histoire auront aussi de quoi se régaler pendant les prochains mois grâce, notamment, à la B-Excursion 'Le Grand Centenaire'. Ce billet permet de voyager dans toute la Belgique pour découvrir de belles expos comme au 'In Flanders Fields Museum' qui vient d'être rénové à Ypres, ou encore l'expo '14-18, c'est notre histoire' au Musée royal de l'Armée à Bruxelles.

Adaptez votre signature électronique dans vos mails

Vous n'avez pas changé de fonction ni de société, mais votre signature électronique nécessite cependant une mise à jour. En effet, depuis le 1^{er} janvier 2014, l'adresse du siège social et le n° de TVA de la SNCB ont changé.

Comment faire ? Cliquez sur l'onglet *A propos de la SNCB* du nouvel intranet. Choisissez *Identité visuelle et templates*, ensuite *Signature e-mail*. Téléchargez le modèle approprié. La procédure y est disponible.

Savez-vous planter des choux...

Un gratin de courgettes maison à se lécher les doigts ! Ou une salade de tomates fraîches issues de votre jardin... À Anvers-Berchem, on est aussi adepte du Do It Yourself : sur la place de la gare, on trouve depuis peu huit parcelles de terre utilisées par les riverains comme mini-potagers. Grâce à la SNCB, qui a mis 200 m² à disposition. Une chouette manière de mettre la ville au vert !



Family Day à Bellewaerde

Le prochain Family Day aura lieu le samedi 6 septembre 2014. Bellewaerde accueillera le personnel des chemins de fer et leur famille dans un parc qui abrite plus de 300 animaux exotiques et qui regorge d'attractions époustouflantes.

Les billets sont en vente sur le site intranet et extraweb de Rail Facilities. Le prix de cette journée est de 10€ par personne (l'accès est gratuit pour les moins de 3 ans). Le parc sera ouvert de 10 à 19 heures.

Pour les voyageurs venant en train, un service de bus gratuit est mis à votre disposition à partir de la gare d'Ypres (il suffit de présenter votre ticket d'entrée). Pour les voyageurs venant en voiture, un ticket de parking gratuit est délivré avec le billet d'entrée. Deux parkings sont à votre disposition durant cette journée.

Citytrip à Lille

35 minutes suffisent pour se rendre à Lille en partant de Bruxelles-Midi. Alors qu'en voiture, ce trajet vous prendrait 1h15.

Le Thalys assure quotidiennement la liaison Amsterdam-Lille depuis le 12 avril. S'imprégner de culture, faire du shopping ou profiter de la gastronomie locale : Lille est idéale pour y passer le week-end.

Vous pouvez monter à bord du Thalys à Bruxelles ou à Anvers. Le billet coûte entre 19€ et 59€. Retrouvez toutes les informations sur www.thalys.be.

35 min =



5 km de jogging



Préparer un repas



Nettoyer votre boîte e-mails



Lire le journal

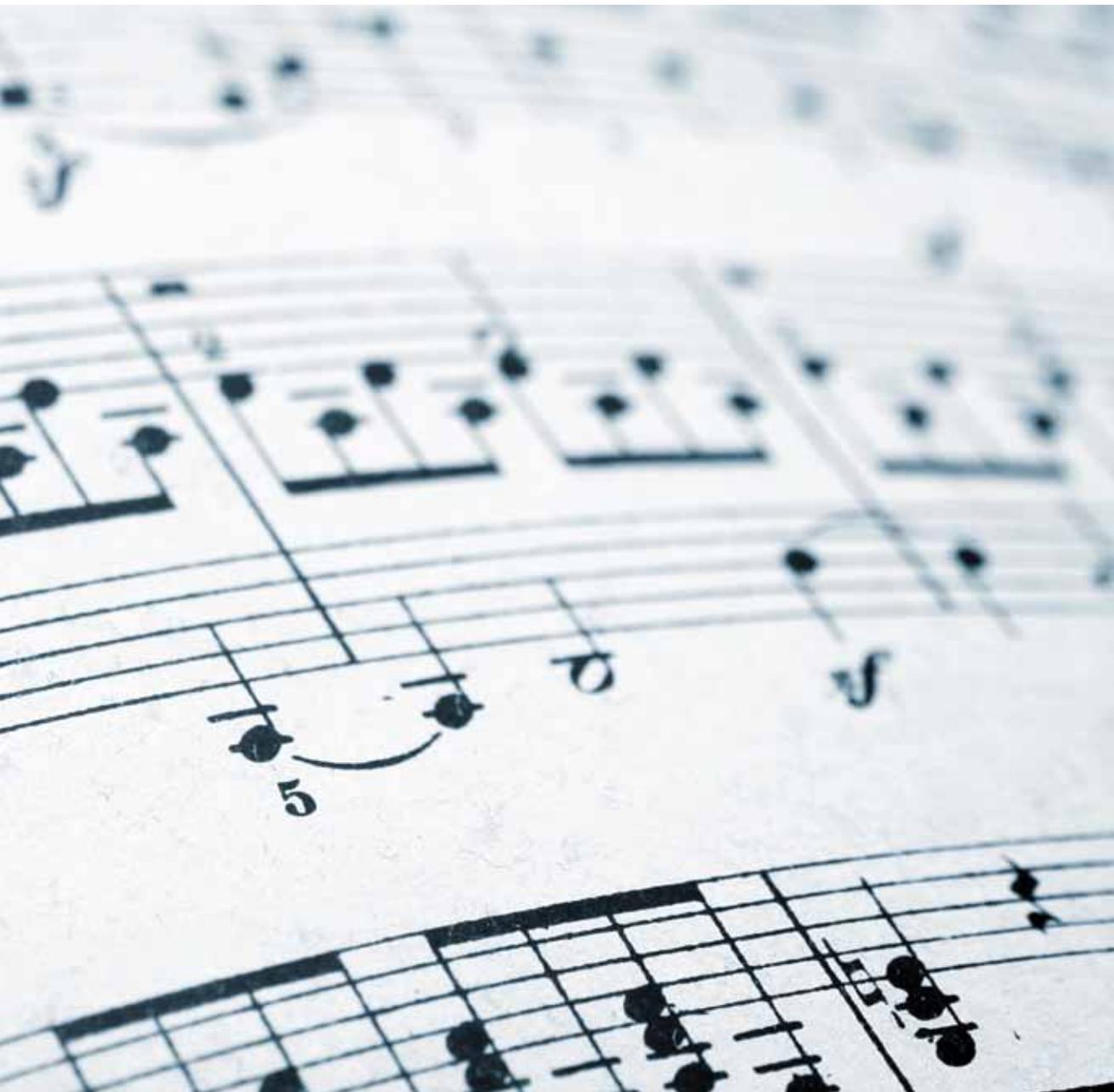


La sonate 2014 de la SNCB



Elaborer un plan de transport, c'est un peu comme arranger des sons pour un orchestre symphonique. Complexe ! Ce plan organise l'entrée en gare de toutes les parties de notre système ferroviaire. Il détermine

quels trains roulent sur quelles liaisons, avec quel matériel. En tenant compte de la disponibilité du personnel, des travaux d'infrastructure, de l'entretien du matériel, des contraintes budgétaires et notamment, de la croissance du



nombre de voyageurs. Toutes les notes doivent s'harmoniser, sinon c'est la cacophonie.

Cinq années de travail ont été nécessaires à l'élaboration de ce nouveau plan. "C'est aussi le

résultat d'une étroite collaboration avec Infrabel pour faire redresser à terme l'indice de ponctualité", explique Etienne De Ganck, Directeur général Transport. Le Plan de Transport 2014 se veut plus robuste et réaliste,

en offrant une solution aux exigences de mobilité de la majorité des voyageurs. Pour cela, la SNCB a établi avec Infrabel des normes claires, comme le respect rigoureux des procédures.

"Nous transportons chaque jour davantage de voyageurs. A partir de décembre, les trains marqueront un temps d'arrêt plus long dans certaines gares. Pour embarquer et débarquer en toute sécurité."

E. De Ganck



Des minutes tampons ont été ajoutées en fonction des chantiers d'infrastructure, afin de ne pas mettre les horaires sous une pression intenable. "Il a aussi fallu ajouter 2 minutes à Bruxelles pour permettre la traversée de la Jonction Nord-Midi sans créer d'effet boule de neige." Car si la saturation de la Jonction est aujourd'hui un secret de Polichinelle, c'est le cas aussi à bien d'autres endroits, où le réseau a atteint ses limites en termes de capacité.

Le Plan de Transport 2014 propose des trains plus longs pour offrir un maximum de places assises. Il prévoit donc la mise en service de matériel double étage essentiellement, là où c'est possible. Les temps de parcours doivent aussi tenir compte de cette contrainte, car les trains plus longs et plus hauts sont aussi plus lourds... donc plus lents !

4 grands principes

Le nouveau plan s'articule autour de 4 grands principes : le cadencement, une répartition homogène des trains à intervalles réguliers, la symétrie des horaires et la fiabilité (robustesse).

Car des trains cadencés, c'est tout bon pour la régularité. C'est aussi plus facile pour le voyageur : il

sait qu'il aura un train toutes les h15, par exemple. Cette régularité n'étant pas toujours un fait aujourd'hui.

L'espacement homogène entre les trains ayant la même destination permet de planifier, par exemple, un train tous les quarts d'heure sur une liaison où il y a quatre trains par heure.

Pour permettre à la majorité des clients d'avoir un temps de correspondance identique à l'aller comme au retour, il a fallu respecter une symétrie dans les horaires. Si le voyageur met 8 minutes le matin pour changer de train dans une gare x, il sait qu'il disposera du même temps de correspondance au retour.

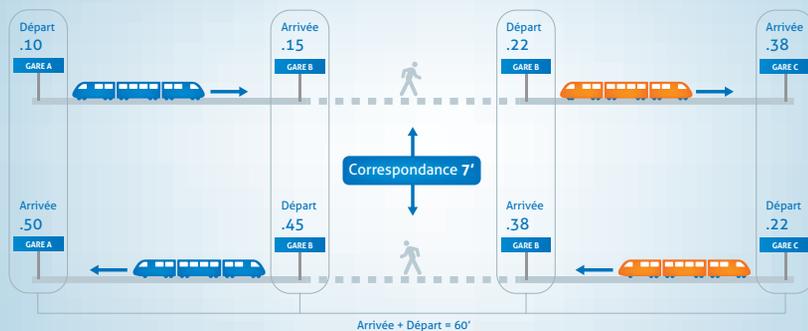
"Enfin, lors de l'élaboration du plan de transport, on a veillé à mettre les mêmes types de trains en circulation sur les mêmes relations, dans la mesure du possible, avec au maximum deux types de matériel différents par relation. Cela rend le système beaucoup plus fiable", conclut Etienne De Ganck.

Tous ces éléments accordés, on obtient une partition des plus harmonieuses. Reste maintenant à la jouer. En espérant que le concert soit un succès.

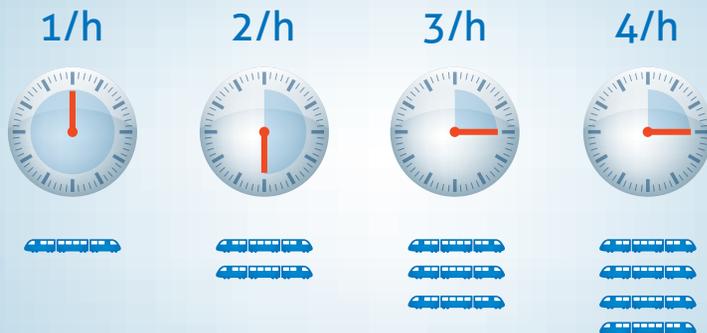
Cadence des horaires



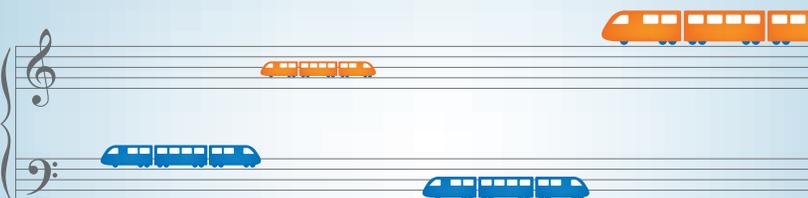
Symétrie des horaires



Répartition homogène des trains (idéalement)



Fiabilité du plan



Plan de transport décembre 2014 à décembre 2017

L'objectif > offrir la meilleure réponse aux besoins de mobilité de la majorité de nos clients.

Les limites > le nouveau plan est avant tout réaliste : à l'avenir, certains trajets seront allongés de quelques minutes.

Les contraintes > les travaux d'infrastructure, les contraintes budgétaires, certains types de matériel, ...

Bien au-delà de l'introduction de nouveaux horaires, le plan de transport 2014 garantit aux voyageurs une offre plus robuste, plus réaliste et cohérente, afin de mieux contribuer à l'amélioration de la ponctualité. Basé sur l'analyse des flux, il se veut le reflet des besoins du plus grand nombre de clients.

 www.belgianrail.be/fr/tv

"Il me paraissait essentiel d'informer l'ensemble de nos observateurs extérieurs (clients, journalistes, politiques) des choix qui ont été posés, mais aussi nos collaborateurs en interne car ils sont les ambassadeurs de l'entreprise."

M. Vanloubbeek



B&You, la SNCB et vous

Durant 5 semaines, la SNCB a fait le tour du pays afin de présenter à différents groupes cibles les grands principes du plan de transport. Le personnel de la SNCB, mais aussi les élus des différents niveaux de pouvoir (commune, province, communauté, région, Parlement fédéral) et les journalistes ont été conviés sur le terrain, dans chaque province, à une session d'informations sur les impacts du plan au niveau local. Du jamais vu jusqu'à présent !

"Ces rencontres ont confirmé l'utilité d'une plus grande proximité entre la SNCB et les interlocuteurs externes de terrain. Cette première doit être le point de départ d'une nouvelle politique de contacts avec le monde extérieur !" explique Michaël Vanloubbeek, General Manager Corporate Communication & Public affairs. "Il me paraissait essentiel d'informer sur ces différentes thématiques l'ensemble des observateurs extérieurs (clients, journalistes, politiques), mais aussi nos collaborateurs en interne car ils sont les ambassadeurs de l'entreprise et seront les premiers confrontés aux questions des voyageurs.

Ils ont besoin d'informations. C'est aussi à cela que doit servir le nouveau magazine interne B&You : développer davantage de proximité avec chacun des collaborateurs."

Au total, 11 sessions ont été organisées entre le 24 février et le 27 mars, à raison de 3 sessions par jour (personnel, presse, élus). Un vrai marathon de proximité. Le défi a été relevé grâce à une excellente collaboration entre toutes les équipes sollicitées au sein des Directions et la démarche a été largement appréciée par les interlocuteurs rencontrés (1.800 personnes). Michaël Vanloubbeek : "L'élaboration d'un plan de transport est un processus extrêmement complexe qui impose de tenir compte d'un grand nombre de contraintes. Pour aider le monde extérieur à comprendre les choix qui sont posés par la SNCB, une large démarche d'information sur le terrain est nécessaire. Cela permet de couper les ailes à certains canards comme, par exemple, le fait que la SNCB allonge ses temps de parcours pour remédier aux problèmes de ponctualité ! C'est très réducteur et... faux !"

Une communication en quatre temps

Pour corriger cette perception, le staff Corporate Communication and Public Affairs a proposé à la direction une action de communication en quatre temps : une communication pédagogique sur les grands principes du plan de transport, une information sur les spécificités locales du plan de transport (les "roadshows"), un temps pour les réactions suite à l'information précédente et une information détaillée sur les nouveaux horaires. "Au-delà des informations sur le plan de transport, cette action de communication a également permis de présenter les projets d'investissements dans les gares et points d'arrêts du pays, ainsi que dans les ateliers. Cela est aussi la réalité de terrain de la SNCB et il ne faut pas hésiter à rappeler l'importance de notre société en termes d'activité économique et d'emplois dans chaque province."

Une fois les horaires définitifs connus, au mois d'août, une nouvelle campagne de communication plus détaillée est prévue. Rendez-vous le 14 décembre pour la grande première !



Brabant wallon

- La relation vers Bruxelles pour la ligne entre Charleroi et Ottignies a lieu via correspondance. Il en va de même pour la relation Wavre-Bruxelles

Hainaut

- Mouscron perd une relation IC directe vers Bruxelles

Luxembourg/Namur

- Temps de parcours allongé vers Bruxelles

Namur

- Dinant, Yvoir, Godinne, Lustin et Jambes perdent la relation directe avec la jonction Nord-Midi

Liège

- Durant le weekend : la relation Waremme – Bruxelles se fait avec correspondance à Landen
- Suppression du train P direct entre Huy et Bruxelles-Midi (correspondance à Namur)

Brabant flamand

- Le train P direct de Wezemaal, Zichem, Testelt et Langdorp vers Bruxelles est supprimé. Les voyageurs de Zichem, Testelt et Langdorp bénéficient d'une alternative plus rapide via correspondance à Aarschot
- La relation directe en heure de pointe de Wespelaar-Tildonk, Haacht, Boortmeerbeek vers Bruxelles est supprimée

Flandre orientale/ Flandre occidentale

- Train P direct pour la relation Grammont-Ninove-Denderleeuw-Bruxelles est supprimé
- Plus de relation entre Kwatrecht et Bruxelles, mais relation de Kwatrecht vers Termonde et Malines
- Plus de train P entre Sint-Niklaas – Gand-Dampoort – Melle – Bruxelles
- Poperinge perd une relation IC vers Bruxelles
- La Panne perd une relation IC rapide directe vers Bruxelles

Limbourg

- La relation Hasselt – Anvers se fera via correspondance à Aarschot



Brabant wallon

- Ottignies : une relation IC supplémentaire vers Bruxelles
- Nivelles et Lillois : relation cadencée avec le Quartier européen

Hainaut

- 2 relations IC par heure entre Silly et Bruxelles
- Tournai et la ligne 94 sont reliées à Brussels Airport
- 2 relations IC entre Jurbise et Bruxelles
- A La Louvière-Sud : meilleures correspondances vers Bruxelles
- Meilleur espacement des trains de Mons vers Bruxelles (toutes les 30 minutes)
- De Charleroi : 3 relations IC vers Bruxelles au lieu de 2 aujourd'hui dont 2 vers la jonction Nord-Midi et 1 vers Bruxelles-Luxembourg. S'arrêtent toutes à Marchienne-au-Pont

Namur

- Namur/Gembloux : 3 relations cadencées vers Bruxelles (dont 1 vers Schaerbeek)

Liège

- Welkenraedt-Verviers-Liège : chaque heure, 2 relations IC directes vers Bruxelles
- Chaque heure une relation IC directe entre Pepinster/ Angleur et Bruxelles
- De Visé, Liège-Guillemins, Ans : 2 relations P rapides via LGV

Brabant flamand

- 4 relations IC rapides par heure entre Louvain et Bruxelles (chaque 1/4h):
 - > IC 01 : Eupen-Liège-Louvain-Bruxelles-Gand-Bruges-Ostende
 - > IC 03 : Genk-Hasselt-Landen-Louvain-Bruxelles-Gand-Knokke/Blankenberge
 - > IC 12 : Welkenraedt-Liège-Louvain-Bruxelles-Gand-Courtrai
 - > IC 14 : Liège-Louvain-Bruxelles-Mons-Quévrain
- 2 nouvelles relations IC entre Bruxelles et Brussels Airport
- Chaque heure une relation IC plus rapide de Diest et Aarschot vers Bruxelles via la courbe de Louvain (aux heures de pointe : 2 trains par heure)
- Chaque heure une relation IC directe de Diest et Aarschot vers Brussels Airport via Louvain. Durant le weekend, aussi de Zichem, Testelt, Langdorp
- Chaque heure, une relation IC supplémentaire entre Diegem et Bruxelles
- Relation IC supplémentaire entre Hal et Bruxelles

Flandre orientale/Flandre occidentale

- 4 relations IC rapides par heure entre Gand et Bruxelles (chaque 1/4h):
 - > IC 01 : Ostende-Gand-Bruxelles-Louvain-Liège-Eupen
 - > IC 03 : Knokke/Blankenberge-Gand-Bruxelles-Louvain-Landen-Hasselt-Genk
 - > IC 12 : Courtrai-Gand-Bruxelles-Louvain-Liège-Welkenraedt
 - > IC 23 : Bruges-Gand-Bruxelles-Brussels Airport-Bruxelles-Courtrai-Ostende
- Relations RER directes à partir de Iddegem – Okegem – Ninove – Eicheim – Appelterre- Zandbergen – Idegem – Schendelbeke vers Enghien – Hal – Bruxelles.
- Poperinge et La Panne : 2 trains P rapides directs vers Bruxelles

Anvers

- Meilleur espacement des trains IC entre Anvers-Bruxelles

Limbourg

- Relation rapide de Tongres/Hasselt vers Bruxelles via la courbe de Louvain
- 2 trains rapides directs entre Hasselt et Anvers



* Des aménagements seront encore réalisés, là où c'est possible et sous réserve d'approbation par les organes de gestion.



Le plan de transport ? Un sacré boulot !

Le nouveau plan de transport entre en gare le 14 décembre 2014. Le résultat est le fruit d'un travail de longue haleine et d'une étroite collaboration entre la SNCB et Infrabel. Cet article aborde ses étapes de 'fabrication' au sein de la SNCB.

Pourquoi un nouveau plan ?
Croissance fulgurante du nombre de voyageurs, introduction de nouveau matériel, nouvelles lignes à grande vitesse et grands chantiers d'infrastructure, exigences du partenariat-public-privé Diabolo...

En 2009, l'équipe de Ghislain Poncelet (actuellement B-TR 41, ex B-MO31) entame les esquisses d'une offre fondamentalement adaptée et davantage en adéquation avec les réalités de cette décennie.

Le défi > dessiner la meilleure offre possible pour une majorité de la clientèle sous de nombreuses contraintes techniques et financières :

- Capacité limitée de l'infrastructure (voies uniques, jonction nord-midi, travaux, faisceaux de garage, sillons marchandises)
- Spécificités du matériel roulant
- Parcours des trains internationaux (EUROSTAR, THALYS, TGV, ICE, ...)
- Cadre budgétaire

"Le nouveau plan est le meilleur compromis entre ce qui est commercialement souhaitable et ce qui est techniquement et financièrement réalisable. Nous sommes conscients que ce plan aura un impact énorme pour les voyageurs, mais également sur le terrain, pour tous les collaborateurs concernés. Sa réussite sera aussi le fruit de l'engagement de tous!"

Etienne De Ganck, Directeur Général B-TR

Photo, de gauche à droite : Ghislain Poncelet, chef de division B-TR.41, avec ses collaborateurs chargés du plan de transport: Dionys-Kazadi Daie, Anja Van den Broek, Alain Brynaert et Stefan Nicolai.



1. Analyse de la demande et définition des relations

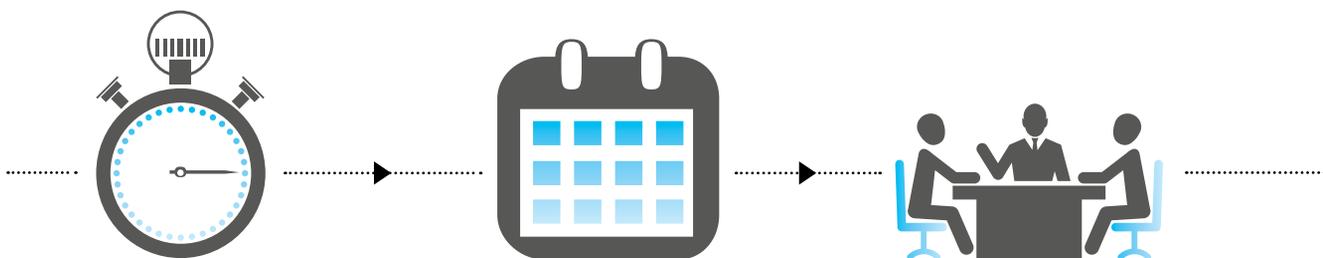
La première étape dans le processus de développement d'un nouveau plan a consisté à analyser la demande de la clientèle, entre autres grâce aux comptages des accompagnateurs, aux comptages annuels, aux chiffres de ventes, à diverses hypothèses de croissance,... Ce qui a permis de déterminer le nombre de trains à prévoir sur chaque ligne. Des normes visant à une meilleure robustesse et une offre plus structurée ont été établies, entre autres une offre cadencée à la ½ heure lorsqu'il y a deux trains homogènes sur la ligne et au ¼ d'heure lorsqu'il y en a 3 ou 4 comme sur Gand – Bruxelles, Namur – Bruxelles, Louvain – Bruxelles ou Anvers – Bruxelles.

2. Carte des relations

Ghislain Poncelet: "On commence par placer l'offre IC, davantage structurante puisqu'il y a plusieurs nœuds de correspondance sur l'ensemble du pays. On planifie ensuite les L et RER pour qu'ils reprennent les correspondances des relations IC dans la majorité des grandes gares. Au final, environ 80 relations sont à déterminer auxquelles il faudra ultérieurement encore ajouter plus de 500 trains de pointe." Une première carte des relations, sans horaires, est alors dessinée et transmise aux collègues du matériel et d'Infrabel.

3. Affectation du matériel

Sur base de ces éléments, SNCB-Technics (à l'époque) a défini l'affectation du matériel. Nicolas Van Muylder, chef de division B-TR.11: "En heure de pointe par exemple, on privilégie les M6 sur les axes les plus fréquentés ; pour les relations RER, les Desiro. Dans la mesure du possible, nous tenons compte des attentes des voyageurs en terme de confort et de capacité nécessaire, mais nous devons aussi tenir compte des endroits où est entretenu le matériel (ateliers et postes d'entretien). C'est, par exemple, naturel de faire rouler des I11 jusqu'à Ostende car c'est là qu'elles sont entretenues." Les premiers graphiques de roulement sont alors établis.



4. Définition des temps de parcours

En fonction des relations 'idéales' retenues et de l'affectation du matériel, Infrabel fournit les temps de parcours de chacune des relations. C'est également au cours de cette étape qu'Infrabel ajoute les minutes de travaux aux temps de parcours sur les différents axes nécessaires pour réaliser l'entretien et le développement du réseau.

5. Réalisation des horaires

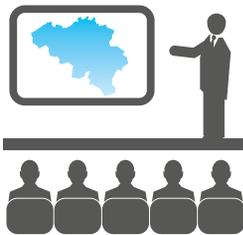
Ensuite, l'équipe SNCB va confectionner les "horaires" sur l'ensemble du réseau en fixant des nœuds de correspondances. Le plan cadencé est alors concrétisé, mais les adaptations sont continues. Il s'agit d'un processus itératif aussi bien au sein de la SNCB qu'avec Infrabel. Ghislain Poncelet: "Pour obtenir une meilleure offre dans une gare, on a parfois été amené à modifier les horaires avec des conséquences positives ou négatives à un autre endroit du réseau. La meilleure offre visée ne sera atteinte qu'au prix d'un certain arbitrage profitant toujours à la majorité de la clientèle." Dans la foulée, des contacts sont pris avec les réseaux étrangers pour s'assurer que les horaires sont compatibles avec leurs grilles horaires.

6. Concertation avec les gares

Un premier projet reprenant les relations cadencées a été soumis aux agents de terrain Infrabel qui s'assurent de la compatibilité du plan avec les particularités locales des gares. Après adaptations, un second projet a été envoyé aux gestionnaires des districts SNCB, responsables des gares, pour refaire l'exercice mais cette fois avec toute l'offre complète, trains de pointe et offre de week-end y compris! Ces gestionnaires SNCB sont chargés de l'analyse de la réalisation du plan en concertation avec les responsables locaux. Nicolas Van Muylder: "Il s'agit de compléter l'étude en examinant les roulements de matériel, notamment par rapport au garage et au mouvement des rames en gare."

Le plan de transport est avant tout l'illustration d'une bonne coopération et d'échanges permanents entre les équipes.

Photo : Nicolas Van Muylder, chef de division B-TR.11, entouré de ses deux adjoints, Sandrine Piet et Christian Van Lancker, chargés de la coordination du plan de transport au sein de la division.



7. Finalisation

Un groupe de travail réunissant SNCB et Infrabel se réunit régulièrement pour inventariser les problèmes et dégager des pistes de solution. Après avoir demandé les sillons à Infrabel en décembre 2013, la SNCB a présenté une première fois officiellement le plan dans les Régions, ainsi qu'aux différents partenaires comme le TEC et De Lijn. En février et mars 2014, le plan de transport a été présenté dans chaque province lors de roadshows. Le public, interne et externe, y a formulé des demandes que les équipes sont occupées à examiner. En effet, le plan de transport est comme une grande toile d'araignée. Si on tire le fil d'un côté, il se réduit de l'autre. En septembre, à l'heure où il faudra communiquer la nouvelle offre à la clientèle, le plan sera tout

Les conducteurs

Nicolas Van Muylder: "Le plan de transport nous oblige à rééquilibrer çà-et-là les prestations des conducteurs entre certains dépôts. En avril, une première version des prestations a été transmise aux CTC avec principalement 3 questions: la charge est-elle possible pour le dépôt? Qu'en est-il des connaissances de lignes et de matériel? Les formations nécessaires pourront-elles être réalisées à temps? Les prestations retravaillées sont actuellement transmises aux délégués de séries pour recueillir leurs remarques. Dans la mesure du possible, nous en tiendrons compte et reviendrons vers les délégués en automne pour discuter des derniers détails."

à fait concret. "Un dernier contrôle des horaires est prévu avec toutes les équipes de terrain depuis la fin mai pour assurer les derniers réglages", nous confie Ghislain Poncelet. Il y a encore beaucoup de pain sur la planche d'ici le 14 décembre prochain, mais toutes les équipes concernées sont sur le pied de guerre pour que le plan puisse être lancé dans les meilleures conditions.

Les accompagnateurs

Ronny Van Acker, chef de service au sein de B-TR - service accompagnement: "Plusieurs critères entrent en ligne de compte pour calculer les prestations des accompagnateurs: composition, préparation et terminaison des trains, arrêts de service, etc. Les projets de séries transitent d'abord chez les managers opérations 'accompagnement', responsables des tableaux de service. Après des concertations locales en automne, les fiches de services de nos accompagnateurs seront prêtes."

En gare

Rudy De Geeter, chef de division au sein de B-TR - gestion des gares: "Les modifications aux compositions des trains imposent une révision de l'organisation des gares et de leurs faisceaux. Comme il s'agit d'un nouveau service des trains, il est nécessaire d'adapter les systèmes pour la réalisation des annonces dans les gares, d'introduire toutes les occupations des faisceaux dans les applications informatiques et d'informer et former le personnel des districts. Plus tard aura lieu la réalisation des affiches bleues, pré-informant les voyageurs des nouveaux horaires."

Kathrin & Fabre

même combat !

A savoir : acheminer les voyageurs à destination en toute sécurité et si possible sans retard. "Lorsque le train s'arrête subitement en pleine campagne, je me trouve dans la même situation que le voyageur : je ne sais pas pourquoi ni combien de temps cela va durer", explique Fabre, accompagnateur de train à la SNCB depuis 2007. "Mon rôle, c'est pourtant d'informer les voyageurs et apaiser les éventuelles frustrations qui pourraient surgir suite à un retard." Un job à plein temps, pas évident tous les jours. Car à côté du vécu des voyageurs, il y a aussi le quotidien de nos deux collaborateurs. Fabre appelle le RDV (Reizigers Dispatching Voyageurs) qui lui transmet les informations en temps réel afin qu'il puisse à son tour les communiquer aux voyageurs du train bloqué. "Ici au RDV, nous sommes au cœur du trafic ferroviaire", poursuit Kathrin. "En collaboration avec le Traffic Control, nous prenons à tout moment des décisions qui auront un impact sur le quotidien de chacun. C'est la nature même de notre travail." C'est pourquoi la confiance en soi et l'esprit d'équipe sont les clés du succès pour ce genre de job : "Sans confiance, on ne peut pas résoudre les problèmes qui peuvent surgir à tout moment", assure Kathrin. "Il faut pouvoir gérer la situation en temps réel, le sourire aux lèvres et sans stress", renchérit Fabre.

"Recevoir un merci de la part du voyageur, ça fait plaisir, mais le mérite revient aussi aux personnes qui, dans l'ombre, ont fait le nécessaire."



PRÉNOM Fabre | **NOM** Carette | **AGE** 29 ans | **JOB** accompagnateur de train depuis 2007 | **LIEU DE TRAVAIL** dépôt de Bruxelles-Midi | **AIME** le squash, le tennis



"La transmission de l'information est la base même de notre travail. Il faut être capable de se faire comprendre en très peu de temps, c'est pour cela qu'il est important de parler le même langage."

Bien entendu, il y a parfois des couacs. "Quand on s'entend bien entre collègues, ça coule de source et c'est 50% de temps de gagné. Pour nous bien sûr, mais avant tout pour les voyageurs, notre client final." Et c'est grâce à cette rapidité de réactions en chaîne que la mère de famille inquiète pour sa correspondance sera rassurée, que l'étudiant ne se présentera pas en retard à l'examen et que l'homme d'affaires assis en première classe sera à l'heure à son rendez-vous.

PRÉNOM Kathrin | **NOM** Crappe | **AGE** 29 ans | **JOB** engagée en 2007, chef de gare adjoint voyageur depuis 2012 | **LIEU DE TRAVAIL** RDV à Bruxelles | **AIME** la famille, les amis



Comme vous avez pu le lire dans les pages précédentes, implémenter un nouveau plan de transport n'est pas une sinécure. Nos collègues néerlandais et français en savent quelque chose.

"NOTRE RÉSEAU ÉTAIT TOTALEMENT SATURÉ."

BIG BANG

NS (Pays-Bas)

Nouveau plan de transport : quand ?
2006-2007

Quoi ?

Les NS ont revu complètement leur plan de transport : remaniement de l'horaire (avec amélioration des correspondances) et trains-kilomètres supplémentaires. Le concept de trains rapides a été supprimé : seul le principe des omnibus (Sprinter) et des IC a subsisté.

Pourquoi ?

- Aménagement de nouvelles infrastructures telles que la LGV
- Nombre de voyageurs fortement accru
- Ponctualité médiocre. "Notre réseau était totalement saturé", déclare Peggy Laurs, responsable de la conception des horaires

Objectif ?

- Attirer davantage de voyageurs tout en accroissant la rentabilité
- Faire augmenter la ponctualité de 2% par rapport à 2006

Difficultés ?

- Satisfaire les différents intérêts et exigences
- Vendre le plan au monde extérieur

Réactions ?

"Grâce à une campagne de communication intensive, 98% des voyageurs savaient qu'il y allait avoir du changement", explique Peggy Laurs. "La satisfaction fut donc relativement importante après coup. Mais vous savez, nous continuons à recevoir des courriers concernant la suppression de certains arrêts des IC. Nous avons fait des choix et nous devons continuer à les justifier."

Conclusion ?

- Croissance importante
- Satisfaction élevée
- Nouvelles gares
- La ponctualité a gagné quelques pourcents

SNCF (France)

Nouveau plan de transport : quand ?
2011

Quoi ?

La SNCF a révolutionné son horaire. A l'époque, ce fut le changement le plus important jamais vu en Europe. La presse française a même évoqué un "big bang". L'évolution majeure résidait dans le cadencement.

Pourquoi ?

- Correspondances plus efficaces
- Davantage de clarté pour les voyageurs

Objectif ?

- Trouver un équilibre entre les intérêts des voyageurs et ceux des sociétés ferroviaires
- Grand entretien du réseau

Difficultés ?

- Le nouvel horaire a impliqué le réaménagement de certains quais et la révision des procédures de départ et d'arrivée

Réactions ?

"Adapter l'horaire implique invariablement des changements dans la vie des gens", explique Alain Garde, responsable de projet à la SNCF. "Vous les obligez à repenser leur organisation de tous les jours. Mais comme nous avons pu le constater, lorsque le public est suffisamment informé, les réactions sont positives. La communication, tant interne qu'externe, est essentielle."

Conclusion ?

- Horaire plus robuste et hausse de la ponctualité

BUZZ

TWITTER

& CO



@sncb charleroi => liege de 6h, on a eu un controle super, la politesse et le sourire, ça fait bien plaisir... @eloicfoucart



La rampe de bus, j'adore RT @SNCB Un aperçu de la gare de #Namur en 2018 avec des arrêts de bus sur le toit! #SNCB Pierre Bertinchamps @pbertinchamps



#train #sncb esteban_he Statte



L'esplanade des #guillemins est ouverte! nicolorant



steefelicious Topteam #infrabel #nmbs #20kmdbruxelles #20kmdoorbrussel



Et on se plaindra de la #sncb... mick_beuze

IRON MAN

Dominic Bertin

JOB accompagnateur de train

AGE 52 ans | **DOMICILE** Fleurus
Deux filles de 17 et 23 ans

LOISIRS Triathlon, et quand il a le temps :
peinture, lecture, cuisine, jardinage

IRON MAN

natation : 3,8 km > vélo :
180 km > course : 42 km

"Chaque année, il y a un championnat du monde IRON MAN à Hawaï. Mais il faut d'abord réussir une épreuve officielle et être troisième de sa catégorie. Je participerai le 14 septembre à l'IRON MAN du pays de Galles... Qui sait ?"



"Il y a des liens assez forts entre collègues, et aussi entre différents dépôts. Par exemple, entre les agents anversois et carolos. C'est assez unique dans le monde des entreprises."

Dominic Bertin est accompagnateur de train au dépôt de Tamines. Il a intégré la SNCB en 2007 après avoir travaillé 21 ans dans le privé, en comptabilité et finance, et un passage en Ecosse.

Vous rencontrerez Dominic sur les lignes du Namurois, mais aussi vers Bruxelles et Schaerbeek, entre Ottignies et Wavre... Ses horaires sont variés et donc compatibles avec ses entraînements de triathlon.

"A bord de mes trains, je fréquente tous les milieux, classes sociales, cultures et vécus différents. De l'homme d'affaires à l'écolier en passant par des réfugiés politiques... La plupart des voyageurs sont sympas, c'est pourquoi je me rends le cœur léger vers mon dépôt. Dès que je rentre dans un compartiment avec le sourire dans les gestes et la voix, la bonne humeur m'est rendue aussitôt. Mais l'agressivité démarre souvent au quart de tour, un retard, un regard trop appuyé, une parole mal choisie... Bref, il faut rester zen. Dans le futur, j'aimerais éventuellement pouvoir travailler dans des trains internationaux."



Pourquoi le prix des billets de train augmente-t-il chaque année ?

Que répondre à votre oncle André s'il vous pose cette question ? Pas évident ! Qu'à cela ne tienne, B&You vous donne les arguments pour satisfaire sa curiosité. Ne donnez pas votre langue au chat, vous pouvez élaborer une réponse simple...

Tout augmente
Même les billets de train!



Immobilier



Nourriture



Essence



Textiles

Les **facteurs déterminant** l'augmentation des cartes de train trajet et des cartes scolaires sont :



Indice santé



Sillon



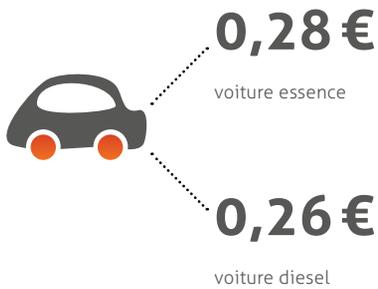
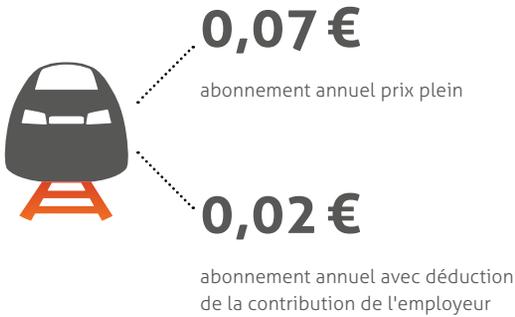
Coût de l'électricité



Coût du personnel



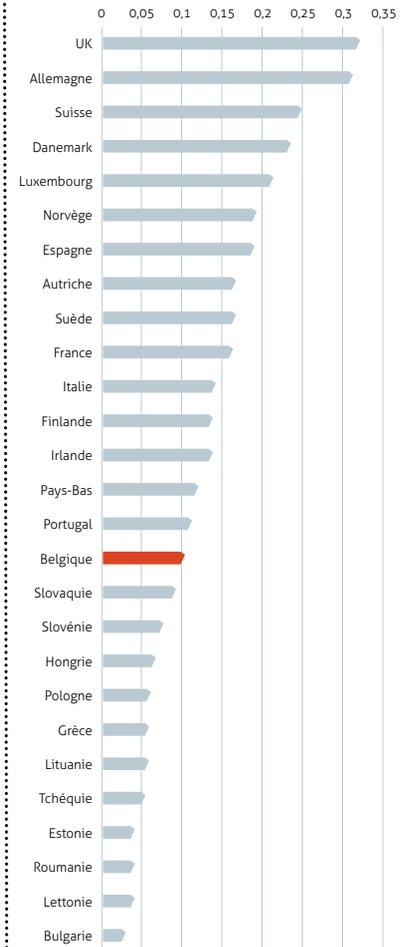
Le train reste meilleur marché que la voiture.
Le **coût par km** pour un trajet domicile-travail de 45 km est de :



Et vous?
Que choisissez-vous?



En plus, oncle André, savais-tu que le prix du billet SNCB* est **quasi le plus bas d'Europe occidentale** ?



*Prix moyen d'un billet de deuxième classe (€/kmv).

source: UBS 2012

ZOOM



L'AT Hasselt ROCKS!

Respect
Ouverture
Correct
Klantgericht
(orienté client)
Stiptheid
(ponctualité)

Respect + ouverture + correct + klantgericht (orienté client) + stipt (ponctuel) = ROCKS. Ces valeurs sont un exemple concret de BeLEAN. Ce projet doit rendre nos ateliers encore plus efficaces et productifs. L'AT Hasselt a choisi de tout mettre en œuvre pour que cette nouvelle façon de travailler fonctionne. Rencontre avec Gaetan Vanlokeren, la force vive de ROCKS.

Les équipes de l'AT Hasselt se composent de mécaniciens et d'électromécaniciens. Il était dès lors impératif que les teamleaders et les membres de leurs équipes soient sur la même longueur d'onde en ce qui concerne le comportement et l'attitude à adopter pendant le travail. Afin d'éviter des tensions, un partage équilibré du travail et un management efficace étaient impératifs. Bref, des directives claires concernant l'attitude et le comportement pendant le boulot s'imposaient. Mais pourquoi se lancer dans ROCKS ?

GV: Un livre sur le lean management m'a appris qu'un management efficace repose sur des valeurs communes, et pas sur la hiérarchie ou l'intimidation. La voix de chaque collaborateur compte vraiment.

Comment avez-vous déterminé les valeurs 'ROCKS' ?

GV: Tous les responsables de l'atelier ont suivi un leadership-training. Ensemble, ils ont défini les valeurs et les normes. Cette réflexion reposait sur une approche humaine. Les chefs doivent donner

le bon exemple et convaincre leurs équipes. Il est essentiel que tout le monde adhère à 200% à cette nouvelle approche.

Une vraie révolution sur le terrain ?

GV: Oui. Les responsables ont très vite adopté le nouveau concept. Mais dans les équipes, il y avait une certaine méfiance car de nombreux collaborateurs pensaient que leurs efforts n'allaient pas être appréciés. Nous avons littéralement 'amené' le concept auprès de chaque collaborateur de l'atelier



ROCKS encourage les collaborateurs à enregistrer leur charge de travail exacte par le biais des kiosques.

Les whiteboards meetings démarrent et balisent la journée de travail.



PRÉNOM Gaetan | NOM Vanlokeren | AGE 34 ans |
DOMICILE Alken | LIEU DE TRAVAIL Atelier de traction
à Hasselt | JOB ingénieur principal - chef de division



"Il y a plus de dialogue qu'avant. Les collaborateurs sentent que leur avis compte."

et ce, par le biais de sessions d'informations et d'affiches.

ROCKS, ça donne quoi dans la pratique ?

GV: Les équipes parcourent la répartition du travail lors des whiteboard meetings quotidiens. Lors de ces meetings, les collaborateurs peuvent aussi proposer des améliorations. En plus, les chefs se concertent deux fois par jour pour déterminer les engins prioritaires et répartir les collaborateurs en fonction du volume de travail. Nous affichons aussi

les propositions d'améliorations réalisées dans l'atelier.

Des résultats concrets ?

GV: Il y a plus de dialogue et tout le monde se sent plus impliqué. Les collaborateurs sentent que leur avis compte vraiment. Comme le respect et l'honnêteté sont très importants, nous encourageons nos collaborateurs à pointer rigoureusement quand ils 'attendent' du travail. Ainsi, ils peuvent effectuer des travaux 'périphériques', comme ranger un poste de travail ou aider un collègue.

Des activités qui apportent de nouvelles compétences et qui améliorent la productivité.

Des équipes convaincues sont la condition sine qua non pour que ROCKS fonctionne ?

GV: Oui, nous créons une dynamique sur base de valeurs communes. L'objectif est d'arriver à une manière de travailler qui marche aussi sans l'intervention du responsable d'équipe. Cela doit venir des personnes elles-mêmes.



Grâce à ROCKS, le gens se parlent plus. Ils sentent que leur avis compte.





Des nouvelles d'Infrabel

Ruse contre le trespassing aux passages à niveau

Décourager les contrevenants d'accéder aux voies par les passages à niveau, c'est possible. Infrabel lance le tapis de cônes.

L'année dernière, le nombre de personnes non autorisées ayant circulé sur les voies a augmenté

de 50%. En plus de provoquer énormément de retards, ces personnes mettent aussi leur vie en danger. Pour enrayer cette tendance, Infrabel a lancé en janvier un 'tapis d'obstacles'. Il s'agit d'un tapis de cônes en caoutchouc qui rend l'accès aux voies presque impossible.

Ce tapis est placé en bordure de passage à niveau, car c'est souvent par là que les personnes non

autorisées pénètrent sur les voies pour prendre un raccourci qu'elles croient – à tort – sans danger.

Le caoutchouc dur, utilisé pour la fabrication des cônes, rend la marche pratiquement impossible. À titre de projet pilote, ce dispositif a été placé à un passage à niveau à Wavre. Un projet similaire est prochainement prévu en Flandre. À la base, l'idée vient d'Angleterre, où le système a fait ses preuves.





Fin du travail de voie pour la liaison du Liefkenshoek

Une étape importante de la construction de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek vient de s'achever. Les travaux de voies sont terminés: 18 km de voies qui offriront une liaison directe pour le transport de

marchandises entre la rive gauche et la rive droite de l'Escaut. De nombreux trains de marchandises pourront alors emprunter la liaison ferroviaire du Liefkenshoek pour rejoindre ou quitter le port d'Anvers, en évitant les goulets d'étranglement à hauteur du tunnel Kennedy et de l'axe ferroviaire Anvers-Berchem – Anvers-Schijnpoort.

Le trafic voyageurs bénéficiera ainsi indirectement d'une capacité ferroviaire accrue.

Les nouvelles infrastructures ferroviaires doivent être testées soigneusement. Après obtention de la certification requise, Infrabel mettra la liaison ferroviaire à la disposition des opérateurs ferroviaires en décembre 2014.



"Les barrières du passage à niveau sont en train de se fermer, mais si tu ne passes pas tu seras en retard à l'école. Tu ne vois pas de train arriver, alors tu peux vite passer. Vrai ou Faux?"

La réponse est **"faux"**, bien sûr. Cette question s'adresse aux écoliers. Elle fait partie du nouveau jeu sur la sécurité ferroviaire lancé par Infrabel: "Les experts du rail".

L'objectif du jeu est de familiariser les enfants, de manière amusante, avec les règles de sécurité et les dangers dans et aux abords des

voies, tant aux passages à niveau que sur les quais. Cette campagne s'inscrit dans le prolongement du calendrier de l'écolier diffusé au début de l'année scolaire.

Le jeu sera distribué à l'ensemble des écoles belges. Il peut également être téléchargé sur le site internet d'Infrabel.

Si vous souhaitez votre propre exemplaire, rendez-vous sur www.infrabel.be/fr/securite/materieldeclasse.



Infos de HR Rail

Votre journal de bord nous aide à engager de nouveaux collègues

"Des voyageurs reconnaissants qui me souhaitent une bonne journée, c'est ce qui fait ma fierté !"

Changer de carrière à 32 ans, alors qu'on a sa belle boulot dans le secteur ICT? Beaucoup de gens m'ont traité de fou quand je leur ai parlé la première. Je ne pensais pas leur en vouloir, c'était un effet secondaire. Mais qu'est-ce qu'on doit faire quand on veut vraiment devenir conducteur de train ? Écouter son cœur et se lancer, avec le soutien de ses proches !



Ives Van Reeth
Conducteur SNCB

02h41

LEVÉ DE BONNE HEURE
Aujourd'hui, je prends mon train à 3h15. Réveil à 2h15 et hop, c'est parti ! C'est merveilleux de partir à cette heure - pas de trafic ni embouteillages.



02h54

SILENCE ET SOLITUDE
Anvers-Central est encore désert. Dans quelques heures, ici, ce sera la foule : les enfants sur le chemin de l'école, les navetteurs, les enseignants d'un jour... sans oublier le personnel.



03h09

ADMINISTRATION
Je garde quelques documents nécessaires à portée de main : rapport, fiche de service, avis de sécurité, arguments et un aperçu des travaux sur la voie. Je rajoute de plus en plus de documents numérotés.



03h50

PRÉPARATION DU TRAIN
Le train nous attend, mes collègues et moi, au départ des trains passent leur courte nuit. Le temps de trouver mes sangles et d'allumer la lampe et je peux procéder aux essais de sécurité nécessaires (essai de frein, dispositif de veille...). Plus qu'à remplir les livres de bord et je suis prêt pour le départ !



04h30

TOUT LE MONDE À BORD !
Je viens d'être en gare d'Anvers-Central avec mon train. Je m'attends plus que l'accompagnement de train pour ouvrir la porte et rendre les voitures accessibles aux voyageurs. Dans une petite heure, on pourra se mettre en route.



07h37

MI-CHEMIN
Après mon premier trajet, l'ombibus entre Anvers et Melleux, c'est l'heure du retour. C'est la dernière ligne droite vers le maison. Encore environ deux petites heures et nous serons à Anvers.



10h07

FIN DU SERVICE
Fait de conduire pour aujourd'hui. Encore le rapport à compléter et j'ai un coup d'œil au tableau de service pour voir ce qu'il me réserve pour demain. Naturellement, une petite conversation avec les collègues d'équipe.



11h02

DETENTE
Mes clients sont contents que je rentre si tôt à la maison. Je suis capable de peiner deux heures tout seuls. C'est aussi plus facile de régler les tâches administratives pendant les heures de bureau ou de faire des courses sans faire la file. Les horaires irréguliers ne sont donc vraiment pas un inconvénient pour le vie de famille, bien au contraire.



Découvrez toutes nos offres d'emploi sur www.lescheminsdeferengagent.be

HR Rail engage pour **INFR/ABEL** 

Comment faire ? Téléchargez le template sur intranet :

homepage SNCB-Holding
> HR Rail > Refer a Friend
en bas, cliquez sur l'onglet
> envoyez votre reportage photo

N'attendez plus !

Le journal photos d'Ives Van Reeth, conducteur de train, a récemment été publié dans Metro.

Voyager avantageusement sur le réseau étranger

Vous voulez voyager en train cet été ? N'oubliez pas qu'en tant que membre du personnel actif de la SNCB, vous avez droit à une série d'avantages auprès des entreprises ferroviaires étrangères. Voici les quatre formules principales :

1 Les billets gratuits

Différents réseaux ferroviaires octroient des billets gratuits ou des réductions significatives au personnel SNCB. Pour cela, il faut compter au moins une année de service en tant que statuaire. Dans la plupart des cas, votre famille (à l'exception des cohabitants légaux) a aussi généralement droit à ces billets gratuits. Comment demander un billet gratuit FIP ? Via le formulaire

de demande digital sur l'intranet ou l'extraweb (SNCB-Holding/ HR Rail/Facilités de circulation/ Demande) ou via le formulaire papier P174.

2 La carte internationale de réduction FIP

En tant qu'agent statuaire, cette carte vous permet d'acheter des billets à tarif réduit sur les réseaux ferroviaires mentionnés sur la carte.

3 Libre-parcours et titre de légitimation

Sur présentation de cette carte, vous pouvez obtenir un tarif préférentiel pour les trains à grande vitesse Eurostar, Thalys et TGV Bruxelles-France. La réservation est toujours obligatoire et ce tarif

préférentiel peut être obtenu lors de la réservation en gare ou d'un achat en ligne. Les agents contractuels peuvent également bénéficier de ces tarifs avantageux.

4 Billets gratuits pour Thalys ou Eurostar

Tant les contractuels que les statutaires ont droit chaque année à 2 allers et retours gratuits pour le Thalys ou l'Eurostar. Ces billets peuvent être utilisés par toute la famille de l'agent, à condition de disposer d'un titre de légitimation. Pour pouvoir en bénéficier, vous devez vous présenter à un guichet de 'vente de billets internationaux', muni des réquisitoires que vous recevez chaque année en même temps que les facilités de circulation. Vous pouvez réserver trois mois à l'avance pour Thalys et quatre pour Eurostar.



Ceci ne constitue qu'un bref aperçu des différentes facilités de circulation en trafic international. Vous avez d'autres questions ? Rendez-vous alors sur l'intranet (SNCB-Holding/ HR Rail/ Facilités de circulation) ou prenez contact avec le service des facilités de circulation à l'adresse suivante :

H-HR.353/s.72

Facilités de circulation

Rue de France, 85 - 1060 Bruxelles

Tél. 02/525 38 08 – 911/538 08

E-mail :

facilitesdecirculation@hr-rail.be

Prague en train de nuit



La ville

Prague, capitale de la République tchèque, est magique. Cette cité, romantique par excellence, possède un riche patrimoine architectural et artistique. Découvrez ses ruelles foulées autrefois par Kafka, écoutez Smetana dans ses cafés de légende, visitez le cimetière juif dans le quartier de Josefov, découvrez son château, sans oublier la Place Wenceslas... Mais de préférence en dehors de la haute saison.

Le voyage

Fin 2013, Thalys a étoffé son offre vers l'Allemagne: il y a au total trois AR quotidiens entre Bruxelles, Düsseldorf, Duisburg et Essen. A Düsseldorf, vous pouvez désormais poursuivre votre voyage en prenant le City Night Line pour Prague. Vous pouvez également le prendre

à Cologne mais le temps d'attente y sera plus long, dans une gare plus fréquentée. Pour profiter de ce voyage qui sent bon la nostalgie à un prix avantageux, n'oubliez pas de réserver vos billets FIP auprès du service 'Facilités de circulation' de HR-Rail (voir p. 33).



To do à Prague !

Resto

Envie d'un repas original dans un cadre très tendance, avec en prime une vue imprenable sur le Pont Saint-Charles ? Rendez-vous au restaurant Mlynec. www.mlynec.cz

Atmosphère

Pour profiter d'une vue sublime sur la vieille ville, flânez le long de la rive gauche de la Vltava. N'oubliez pas d'aller faire un tour dans les rues et ruelles romantiques du quartier de Malá Strana.

Bon voyage !

Infos

www.czechtourism.com
www.czech.cz



"Si j'étais CEO..."

PRÉNOM Sébastien | **NOM** Lonnoy | **AGE** 32 ans | **JOB** conducteur de train depuis 2010 | **LIEU DE TRAVAIL** dépôt de Bruxelles-Midi | **AIME** le sport, les voyages

Je réorganiserais les formations pour l'ensemble des agents, en axant davantage sur la connaissance des langues."

B&You a demandé à Sébastien Lonnoy, conducteur de train, de se mettre dans la peau de notre administrateur délégué. Installé le temps d'un instant dans le fauteuil du grand patron, voici ce qu'il a répondu à la question "Que changerais-tu à la SNCB si tu étais CEO?". Sur le quai, juste avant de prendre les commandes de son train, Sébastien est souvent confronté aux questions des clients pour des renseignements... concernant les horaires! "Si j'étais CEO, j'essaierais d'améliorer la communication, en interne, mais aussi vers l'extérieur, car je trouve que les gens ne se rendent pas suffisamment compte des contraintes liées à notre métier. J'encouragerais aussi la collaboration entre les différents cheminots pour être plus efficaces, notamment par des formations linguistiques de manière à pouvoir s'exprimer correctement dans l'autre langue nationale et pouvoir la comprendre aisément. Je trouve cela primordial. Je ne parle pas seulement au nom des conducteurs de train, mais pour l'ensemble des cheminots, même si certains sont déjà bilingues.

Lors des examens de promotion interne, je valoriserais autant l'expertise, l'expérience du terrain que les connaissances théoriques. Enfin, pour revenir à ce que je disais, vu les responsabilités qui pèsent sur les conducteurs, je relèverais leur salaire en fonction."



**Je donne
mon avis
POUR
GAGNER**

Concours

En donnant votre avis sur ce tout nouveau magazine, vous aurez peut-être la chance de gagner un iPad et 25 billets de cinéma.

B&You est votre magazine. Il vous informe et vous donne la parole. C'est pourquoi, nous vous proposons de donner votre avis sur ce premier numéro. Vos idées sont les bienvenues !

Que pensez-vous de la mise en page, des rubriques, des sujets traités et du format ?

Que serait pour vous le magazine du personnel idéal ?

Que souhaitez-vous y lire ?



Les avis les plus constructifs seront récompensés par

1 iPad
25 places de cinéma

Envoyez vos suggestions par email à bandyou@sncb.be ou par courrier interne à B&You, B-CP.023, section 13/9, Avenue de la Porte de Hal 40, 1060 Bruxelles (enveloppe réutilisable non-agrafée) avant le **15/07/2014**. N'oubliez pas de mentionner votre nom, prénom, numéro d'identification, le service dans lequel vous travaillez et votre numéro de GSM.

- Les gagnants seront choisis par la rédaction du magazine.
- Une place de cinéma par agent.

