

#15
oct. 2016

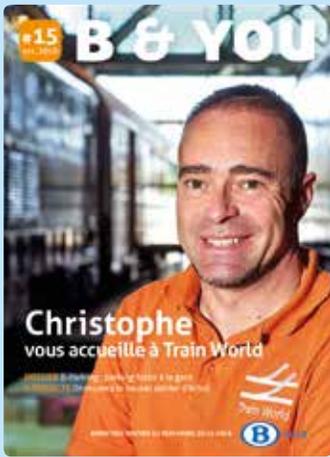
B & YOU

Christophe vous accueille à Train World

DOSSIER B-Parking : parking facile à la gare
B-PROJECTS Découvrez le nouvel atelier d'Arlon

BIMESTRIEL DESTINÉ AU PERSONNEL DE LA SNCB





**"Tous nos visiteurs
apprécient le musée !"**

Christophe Marecaux,
surveillant à Train World

COMITÉ DE RÉDACTION

Caroline De Lille
Stephanie De Schamphelaere
Frieke Neyrinck
Vanessa Vandenbruwaene
Sophie Villette
Anne Woygnet

PHOTOS

Veerle Baele et
Fabienne Mahieu (coordination)
Julien De Wilde (Reporters)
Eric Herchaft (Reporters)
Benjamin Brolet
Kathleen Van Vaerenbergh
Fotolia

LAY-OUT

Béatrice Duculot

PRODUCTION

Albe De Coker

ÉDITEUR RESPONSABLE

Fanny Bouillon

ADRESSE

10-14, B-CP.105, B&You
Avenue de la Porte de Hal 40,
1060 Bruxelles,
bandyou@sncb.be

Membre de **ABCi**



SOMMAIRE

P.04 À VOUS

Vos voyages en train
cet été

P.06 ESPRESSO

En bref

P.08 DOSSIER

Les parkings
de gare : qui tire
les ficelles ?



P.14 B-PROJECTS

Découvrez le nouvel
atelier d'Arlon

P.18 LA SNCB VUE PAR...

Magali Vandewegen :
en train à l'école

P.19 D'AILLEURS

Faits marquants
dans le monde du
transport

P.20 B-PEOPLE

Un voyage dans le
temps

P.22 NIGHT SHIFT

Agents Securail :
ils veillent à la
sécurité



P.24 INFRABEL

Une tranchée
couverte sur
la ligne 161

P.26 PASSION

Laurent est au
taquet !

P.28 QUID

En savoir plus sur
l'ETCS

P.30  **LIGNE 166**

Entre Dinant et Bertrix

P.31  **B-STORY**

L'homme qui arrêta les trains

P.32  **HR**

Les talents de demain

P.34  **TIPS@WORK**

Votre conseiller en prévention

P.35  **CONCOURS**

Trouvez le mot mystère et à vous les cadeaux !

P.36  **UN COLLÈGUE EN OR**

Myriam, notre soleil !



Chers collègues,

Train World vient de souffler sa première bougie. Vous avez peut-être déjà poussé les portes du musée implanté à Schaerbeek... et vous n'êtes pas les seuls ! Car Train World a dépassé toutes les attentes : pas moins de 160.000 amoureux des chemins de fer s'y sont rendus en un an. Par ailleurs, Train World accueillera très prochainement sa première exposition temporaire, consacrée à la place du train dans l'œuvre d'Hergé et intitulée 'Tintin à Train World'. Raison de plus pour y retourner cet hiver ! Dans ce magazine, vous ferez la connaissance de l'équipe qui fait tourner Train World. Vous pouvez d'ailleurs lui faire part de vos impressions et idées sur le musée via la rubrique 'A vous'.

Disposer d'un matériel roulant fiable est un facteur déterminant pour une meilleure ponctualité. C'est pourquoi la SNCB investit dans la construction de nouveaux ateliers de traction. L'atelier d'Arlon est le premier inauguré. Dans ces bâtiments flambant neufs, le matériel roulant pourra être entretenu d'une manière plus efficiente. Les conditions de travail sont aussi améliorées et les installations sont adaptées pour l'entretien du matériel le plus moderne. Ce qui engendre également une meilleure productivité.

En lisant ce magazine, vous recevrez plus d'informations sur les parkings de nos gares, exploités par la filiale B-Parking. En développant et en gérant nos parkings de manière bien réfléchie, nous stimulons la multi-modalité et offrons à nos clients un meilleur service. C'est ainsi que nous pourrions attirer encore davantage de voyageurs dans nos trains.

Bonne lecture,

Jo Cornu, Administrateur délégué



À VOUS !

Dans le B&You 14, nous vous demandions si vous étiez partis en train cet été. Et notre boîte aux lettres a vite débordé d'épopées ferroviaires des plus fantastiques. Nous avons dû, hélas, nous résoudre à n'en conserver qu'une sélection abrégée. Embarquement immédiat...



Terre et mer

Comme chaque année, nous avons, cet été encore, voyagé en Europe munis de nos billets FIP. Mon coup de cœur est sans hésiter Copenhague au Danemark. C'est facile d'accès grâce aux trains allemands ICE : le trajet prend la journée mais le paysage varie d'heure en heure et à bord, on peut aussi varier les plaisirs en dégustant un snack et une boisson. Entre Hambourg et Copenhague, l'ICE circule en version diesel, parce qu'il n'y a pas de caténaires

mais aussi... parce que le train embarque à bord d'un bateau. Entre Puttgarden et Rodby, le train s'invite à bord d'un ferry ! La traversée dure environ 45 minutes et durant le trajet, on peut profiter du shopping tax-free ou simplement contempler la mer ! Grâce aux billets FIP, le voyage ne coûte que quelques euros en frais de réservation ; la traversée entre l'Allemagne et le Danemark est incluse dans les billets FIP de DB et DSB !

Kristof Avonds, B-TR, manager Operational Unit Malines

Hop-on, hop-off

Je partage avec vous mon voyage jusqu'à 'Les Houches', à côté de Chamonix. Je voulais rejoindre ma famille qui était dans un chalet. J'appréhendais un peu ces 8h15 de voyage. Et puis, trois correspondances, avec ma grosse valise...

Bref, j'embarque dans le TGV à destination de Marseille et Montpellier. J'arrive à Lyon après moins de 4 heures. Déjà un petit air de vacances ! Puis me voilà embarquée dans un train régional pour Bellegarde. Le train arrive vers 14 heures et la correspondance attend les voyageurs. A peine 8 minutes pour ce transfert et nous démarrons vers St-Gervais-les-Bains.

Le paysage se fait montagnard. A St-Gervais-les-Bains, c'est le 'Mont-Blanc express' qui nous attend. C'est une merveille que de sillonner les vallées dans ce train diesel historique. Après avoir demandé l'arrêt au conducteur(!), le train me dépose au point d'arrêt, à 200 m. de l'appartement. A moi le soleil, la détente et les randonnées !

Pauline Cartiaux, B-MS, community manager Bruxelles





La grande classe !

L'idée a commencé à germer après avoir visité Train World à Schaerbeek. Ma femme et moi avons été impressionnés par les voyages en train d'antan ; le luxe s'y infusait partout ! C'était la classe ! Et nous voulions aussi en être, voyager 'chic' comme nos aïeux. Après quelques clics sur Google Search, on est tombés sur la firme 'Belmond' qui exploite aussi l'Orient-Express. Et le Royal Scotsman, un train de prestige écossais, tout aussi mythique, nous a tout de suite tapé dans l'œil. Les anciens compartiments Pullman avec leurs boiseries clinquantes, les tissus typiquement écossais, le cuivre rutilant... ont tôt fait de nous décider. A bord des 9 wagons de ce long convoi, seuls 36 passagers privilégiés... Ça fleurait bon la convivialité, le côté 'cocon' : nous étions conquis !

C'est alors que nous avons découvert la rubrique 'tarifs'. Ce n'était évidemment pas donné ! Il fallait être sacrément riche... Mais nos noces d'argent n'étaient-elles pas le prétexte pour s'offrir un voyage un peu 'exclusif' ? On a opté pour la formule 'The Highland Journey', la plus avantageuse : 3 jours et 2 nuits.

Le check-in était déjà très stylé en soi. Les passagers étaient attendus à l'hôtel Balmoral. Les portiers avaient à peine repéré les étiquettes de nos valises qu'ils prenaient nos bagages. Nous avons reçu du café, du thé et des petites gourmandises. Et le guide est venu nous saluer personnellement.

Puis nous voilà partis, en file indienne, jusqu'à la gare d'Edinburgh Waverly. Le train nous attendait sur un quai à part, tout comme un joueur de cornemuse

dont les sons attiraient la curiosité de tous. Puis, un à un sur le tapis rouge, nous avons été présentés au Train Manager. Et le champagne offert une fois à bord nous a permis de lier connaissance avec les autres membres du groupe. Ensuite, nous avons été accueillis individuellement et guidés vers notre compartiment pour de plus amples informations. Un vrai traitement VIP.

Si les photos étaient déjà spectaculaires, le vivre en vrai était carrément 'waouw' ! Après ces journées extraordinaires, nous avons repris le train depuis l'aéroport de Zaventem en direction de la maison. Dans notre train à double étage, le champagne se faisait attendre... Et oui, le luxe, on y prend vite goût.

Johan Lahaye, B-TC,
sous-chef de bureau AT Merelbeke



DÉJÀ DÉCOUVERT TRAIN WORLD ?

Train World régale les amateurs depuis un an. Avez-vous déjà visité le musée ? Quelles sont vos impressions ? Comment le voyez-vous évoluer dans le futur ? À vous !



Tentez votre chance de remporter 2 places de cinéma !

Envoyez votre réaction avant le 21 novembre 2016, par e-mail à bandyou@sncb.be ou par courrier interne à 10-14 B-CP.105 B&You.

Automates plus faciles à utiliser

Des nouveautés pour la rentrée ? A la SNCB aussi : une nouvelle interface a été implémentée cet été pour les 740 distributeurs automatiques de titres de transport. Acheter un billet ou renouveler son abonnement est dorénavant plus facile ! La structure est beaucoup plus intuitive pour le client qui reçoit aussi plus d'indications. Très utile : l'écran d'accueil indique dorénavant s'il est possible ou pas de payer par Bancontact, par exemple. Pour ce faire, B-MS a demandé à une centaine de ses clients de simuler des achats dans les plus grandes gares. Là où cela posait problème, on a recherché plus en profondeur les causes éventuelles via notamment 'eyetracking', une technique d'analyse des mouvements oculaires.



Exercer une activité complémentaire

En dehors de vos heures de service, vous pouvez exercer certaines activités complémentaires.

Rémunérées ou non, elles doivent obligatoirement :

- ne pas nuire à l'exécution correcte et en toute sécurité de votre fonction au sein de la SNCB ;
- ne pas porter atteinte à l'image de la SNCB ;
- ne pas porter préjudice à la SNCB ;
- ne pas donner lieu à un conflit d'intérêts.

Que faire ?

Vous devrez généralement introduire une demande d'autorisation d'exercice (formulaire P1242 - levée d'interdiction) auprès de votre chef immédiat.

Ces demandes sont aussi obligatoires pour ces activités : participation aux activités commerciales du conjoint, pompier volontaire, volontaire auprès de la Protection Civile ou B-Fast, etc. Seules certaines activités non rémunérées bénéficient d'une autorisation tacite (membre d'un comité de direction d'une école, d'un CPAS, ...).

Consultez la réglementation sur l'intranet (Réglementation HR - Fascicule RGPS 544, Chapitre I) ou parlez-en à votre responsable HR.



L'éclairage économise l'énergie

D'ici 2020, la SNCB envisage d'équiper un quart des quais de ses 550 gares et points d'arrêt d'un éclairage LED. Objectif : contribuer à un meilleur respect de l'environnement, réduire la consommation d'énergie (d'environ 75 %) et les coûts d'entretien. Il faut dire que nos installations d'éclairage les plus anciennes datent d'il y a déjà près de 50 ans !

L'éclairage durable à diode électroluminescente (LED) ou toute autre alternative économe en énergie remplace, entre autres, les lampes à mercure énergivores et dont le rendement est très bas.

Depuis fin juin 2016, les abris de quai de la gare de Louvain sont dotés d'un nouvel éclairage LED. A Bruxelles-Midi, on a déjà remplacé l'an dernier 600 lampes TL par une variante LED. Aujourd'hui, les quais à ciel ouvert de Lede, Fraipont, Pannenhuis, Ternat, Scheldewindeke, Eke-Nazareth et Hony bénéficient aussi d'un éclairage LED.

Mort aux graffitis !

Les graffitis sur nos trains sont une nuisance et les enlever est un travail de longue haleine. L'opération de détagage ne peut se faire par tous les temps. La pluie dilue les solvants et la chaleur les fait sécher. Par ailleurs, il faut agir rapidement, car plus le tag est vieux, plus le travail sera long et nécessitera de main d'œuvre et de grandes quantités de produits.

Le poste d'entretien de Châtelet (AT Charleroi) a trouvé la parade en construisant un hall dédié à l'élimination des graffitis. Depuis juin 2016, le travail peut y être accompli dès que cela s'avère nécessaire et dans des conditions optimales pour les nettoyeurs.



Le cinéma étend sa toile

En achetant vos chèques-cinéma chez Rail Facilities, vous pouvez déjà assouvir votre soif de ciné au Kinopolis et à l'Imagix. L'offre s'étend dorénavant à d'autres complexes :

- Cinéscope Louvain-la-Neuve
- Acinapolis Namur
- Euroscop : Maasmechelen, Lanaken, Genk, Tilburg, Maastricht
- Siniscoop Saint-Nicolas

Et toujours à prix avantageux signés Rail Facilities : profitez de réductions jusqu'à 20 % par rapport aux prix habituels... N'oubliez pas les pop-corn !

Infos et achat sur le site www.railfacilities.be.



B-Parking : garez-vous à la gare

Quel est le lien entre les parkings et le train ? Nos clients bien sûr ! Les parkings leur permettent de garer leur véhicule ou vélo à proximité de la gare. Comment et par qui sont-ils gérés ? Quels sont les enjeux en termes d'intermodalité ? Réponses dans ce dossier.



2 2 2

19

18

17



Une approche professionnelle

En 2008, la SNCB crée la filiale B-Parking et la charge de gérer ses parkings situés aux abords des gares et points d'arrêt. Quelle raison a motivé une telle décision ? Patricia Cuvelier, responsable des activités commerciales dans les gares (B-ST) et présidente du Conseil d'Administration de B-Parking, explique : "Une gestion efficace de nos parkings était une nécessité pour garantir un emplacement aux voyageurs abonnés à la SNCB, ainsi qu'au personnel ayant prioritairement besoin d'une place pour des raisons opérationnelles. Les parkings étaient saturés et cela sans amener de clients supplémentaires à la SNCB.

La stratégie parking de la SNCB initiée en 2008, et mise en place par B-Parking, a démontré son efficacité. Les clients de la SNCB savent qu'ils ont une place de

parking disponible pour 1,50 € par jour en prenant un abonnement. Avec l'évolution de la mobilité, nous affinons notre stratégie en collaboration avec les autres directions de la SNCB. Avec dans le futur, encore plus de produits et offres intégrés 'train + parking'. Ce qui encouragera l'utilisation du train. L'expertise de B-Parking nous permettra d'atteindre nos objectifs.

Même si la propriété des parkings et les investissements immobiliers sont du ressort de la SNCB, depuis mai 2014, tous les parkings autos et vélos de notre entreprise sont passés sous exploitation de B-Parking. Et les résultats sont probants : aujourd'hui, 85 % des utilisateurs sont des voyageurs en train. Par ailleurs, B-Parking représente une source importante de revenus pour la SNCB."



"Près de 75 % du chiffre d'affaires de B-Parking est reversé à la SNCB. Ce qui devrait représenter quelque 8 millions € en 2016."

Patricia Cuvelier

Différents types

Les modes de gestion et d'exploitation diffèrent selon les parkings, en fonction de leur localisation, des opportunités commerciales, de la demande et de leur niveau de saturation.

Parkings exploités en 'petite voirie'

Une commune ou ville entretient le parking et reçoit une contrepartie (emplacements de parkings à sa disposition, ...). La plupart sont non payants.

Parkings SNCB

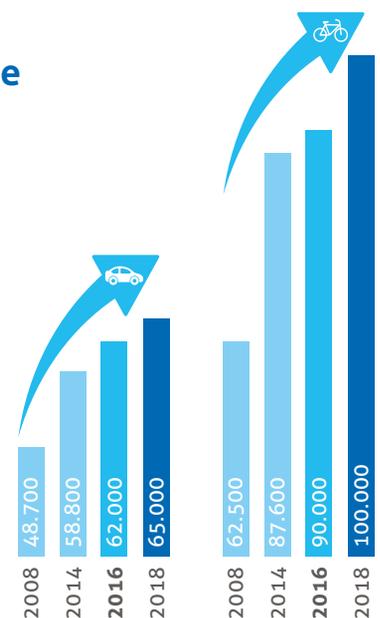
- les parkings gratuits
- les parkings payants équipés de barrières ou d'horodateurs

Des parkings comme s'il en pleuvait

Le nombre de voyageurs en train augmente, le besoin en places de parking dans les gares aussi.

La SNCB dispose aujourd'hui de 650 parkings autos et/ou vélos répartis autour de 393 gares.

Les objectifs à atteindre pour 2018, déterminés parallèlement au plan de transport de 2014, sont aujourd'hui quasi atteints.



Evolution du nombre de places de parking

Rendre les parkings payants, l'impact sur le client

La raison majeure de rendre un parking payant est de favoriser nos clients (et plus particulièrement ceux qui disposent d'une carte-train) en leur assurant un emplacement à proximité de leur gare. D'autres raisons sont également possibles :

- désengorger les parkings saturés ;
- encourager les utilisateurs vivant à proximité de la gare à venir à pied ou en bus ;

- rentabiliser l'investissement de la construction des parkings ;
- profiter du potentiel commercial à proximité (parce qu'ils se situent, par exemple, aux abords de centres commerciaux).

A travers cette politique, la SNCB veut offrir un service de qualité. Si une diminution de fréquentation s'observe dans un premier temps car les gens recherchent une alternative, le taux d'occupation

du parking devenu payant augmente de nouveau très vite car le client veut avoir l'assurance de trouver une place de parking à proximité de la gare.

"Rendre un parking payant ne fait pas perdre de clients à la SNCB, bien au contraire."

Cédric Blanckaert,
directeur de B-Parking



Prix moyen d'un ticket de parking autos

Les abonnements B-Parking sont plus de 50 % moins chers que les abonnements des parkings privés.



1,50 € /jour
Abonnement mensuel
voyageur SNCB



6,50 € /jour
Voyageur SNCB
occasionnel



16 € /jour
Ticket
non voyageur



3,17 € /jour
Abonnement mensuel
non voyageur



"D'ici juin 2017, près de 80 de nos parkings autos seront équipés de matériel de contrôle (barrière ou horodateurs) qui en automatiseront la gestion. Ce qui fera de B-Parking le plus grand exploitant du pays."

Cédric Blanckaert





La gestion au quotidien

B-Parking, c'est au total sept collaborateurs. Parmi leurs tâches figure le 'yield management', soit le fait de gérer en permanence les capacités disponibles : par exemple, augmenter le nombre de places disponibles avec tickets le week-end pour

les non-voyageurs ou augmenter pour eux le nombre de places en semaine s'il y a moins d'abonnés. L'équipe est aussi en contact régulier avec de nombreux services SNCB, experts chacun dans leur domaine spécifique.

"Notre matériel de contrôle doit être fiable et notre organisation, solide. Car nos parkings sont gérés à distance. Une spécificité qui est aussi économiquement bien pensée."

Cédric Blanckaert

Compétences croisées



B-ST définit et met en œuvre les chantiers de modernisation ou de construction de parkings.

Par exemple, celui de Louvain-la-Neuve sera en 2017 le plus grand du pays, avec

3.140 places sur 5 niveaux (3 pour la SNCB, 2 pour l'université).

"Nous coordonnons les travaux. B-Parking nous donne les spécifications pour le 'design' des places (largeur, lignes de séparation, couleurs, etc.). Lorsque le gros œuvre est terminé, leurs sous-traitants réalisent les finitions : barrières, signalétique, caisses de paiement, etc."

Thierry Corda, ingénieur civil B-ST



La filiale spécialisée en intermodalité

Cédric : "L'idée est d'amener le client à utiliser des transports plus 'écologiques' pour se rendre à la gare. Il pourrait choisir entre les différents modes de transport en fonction de ses besoins : un jour sa voiture, un autre son vélo... Le tout étant proposé dans un seul et même 'produit'."

Priorité à la stratégie 'vélos'

Depuis deux ans, les coûts des points-vélos et parkings vélos sont financés par une partie des bénéfices générés par les parkings voitures. Si la plupart des 90.000 emplacements vélos

sont gratuits, l'objectif serait d'offrir des zones sécurisées et des places garanties, payantes. Cédric : "Nous allons inventorier et uniformiser les systèmes de gestion et privilégierons l'utilisation de MOBIB pour les parkings vélos sécurisés."



Katia Temmerman, B-ST,
Area Ouest (Gand-St-Pierre)



Si les techniciens B-Parking se rendent sur les sites pour prévenir les défauts et prévoir les réparations, ce sont d'abord les Area Teams B-ST qui interviennent en cas de problème, aux barrières ou aux caisses, par exemple. Ces équipes ont également des contacts réguliers avec le responsable opérationnel de B-Parking.

“Nous intervenons une à cinq fois par semaine dans plusieurs B-Parking de notre zone, pour approvisionner les tickets, pour des tickets ou cartes de paiement ‘avalés’, nettoyer les lentilles dans les boîtiers, etc. Mais grâce à la carte MOBIB, fonctionnant comme un badge, les soucis de tickets diminuent”, explique Luc De Wilde, B-ST, City Station Manager Area Ouest (Gand-St-Pierre).



Si B-IT (et I-IT) gèrent les réseaux, les collaborateurs IT de B-Parking sont en charge de la configuration des serveurs, des équipements, du site internet.



Les parkings sont surveillés par les Control Rooms. Si un client rencontre un problème, il appuie sur un bouton pour entrer en contact avec les opérateurs de CSS qui peuvent résoudre pas mal de choses à distance. Securail effectue également des rondes.



Les guichets (B-MS) vendent les ‘produits parking’, sur carte MOBIB pour les abonnés, et valident les tickets des voyageurs occasionnels pour leur octroyer le tarif réduit.



Les parkings sont nettoyés par les équipes spécialisées de B-ST (ou par des firmes privées).



En vue d'une offre intégrée de mobilité, B-Parking a racheté en 2015 les parts SNCB dans Bluebike, devenant ainsi l'actionnaire principal. Et depuis cette année, je siège dans le conseil d'administration de cambio, ce qui permet de mieux incorporer le concept de voitures partagées.”

“La mobilité est un défi transversal. Nous sommes très enthousiastes à l'idée d'améliorer la mobilité, notamment des navetteurs, et de proposer des services attirant de nouveaux clients vers le train.”

Patricia Cuvelier





Un nouvel atelier à Arlon

Fin du voyage pour l'atelier de Stockem ! Devenu trop vétuste, il a fermé définitivement ses portes le 18 septembre dernier. C'est dans un atelier fraîchement inauguré que se font maintenant bichonner les nouvelles automotrices Desiro, à 600 mètres de la gare d'Arlon.

Le décor...

La SNCB avance toujours un peu plus sur les rails du changement. En vue d'améliorer la fiabilité et la disponibilité des trains, elle vient de doter les travailleurs du sud du pays d'un outil performant et ergonomique pour l'entretien du matériel moderne.

Le nouvel atelier a été construit près du poste d'entretien (PE) d'Arlon, une implémentation idéale qui permet de concentrer toutes les activités sur un même site. Surplombant la Semois, il occupe une superficie de près de 4.000 m² et comprend :

- **un hall technique**, conçu pour l'entretien des automotrices Desiro bi-tension et pour le petit entretien, le nettoyage et les réparations sur tout type de matériel. Il se compose de deux voies d'entretien et d'une voie de levage et d'entretien divers, équipées de passerelles d'accès en toiture.
- **un bâtiment à usage divers**, attenant au hall technique. Il comprend les bureaux, les locaux techniques, les sanitaires, le vestiaire, le réfectoire et le magasin, communs à l'atelier et au PE.
- **un faisceau de garage**, constitué de quatre voies de garage pour les besoins de l'atelier et du PE. Ce faisceau est accessible depuis l'atelier.



Confort de travail

Les nouvelles installations répondent aux normes de sécurité actuelles en matière de protection de la santé, stabilité du bâtiment, sécurité des voies et des équipements, ergonomie, ... tout a été pensé pour améliorer les conditions de travail. Pierre Verlaine, architecte B-ST : "Le bâtiment a été étudié de manière durable : isolation, éclairages, citerne d'eau de pluie de grande capacité pour l'alimentation en eau du lave-train et d'autres installations, panneaux solaires, ..."

Garantie pour l'avenir

Près de 125 agents travaillent à Arlon. Yves Henoumont, à la tête de cette équipe depuis 35 ans : "Je vois dans cet atelier le signe d'un engagement de notre management pour pérenniser l'activité locale. La polyvalence du nouvel atelier permet de traiter plusieurs types d'engins sur un même site. Un bel héritage pour les générations futures !" Un beau défi aussi ! Car si l'atelier de Stockem comptait 26 voies, celui d'Arlon n'en compte que 3... ce qui engendre une autre organisation de travail. "Les voies ont été étudiées pour permettre une rentabilité optimale ; les postes de travail, situés sur trois niveaux, y contribuent aussi", explique Pierre Verlaine. "L'ergonomie du nouvel atelier, et de ses voies passantes, réduit considérablement le taux d'immobilisation des trains. Cela se traduit par une amélioration de la productivité, mais aussi des conditions de travail du personnel."





Les coulisses de l'exploit

Relogés dans leur nouveau décor, où se tutoient nouvelles automotrices et machines plus anciennes, les hommes du train ont investi les lieux le 19 septembre. Les techniciens d'abord, les administratifs ensuite.



“Travailler dans le nouveau hall, c'est tout bénéfique. C'est plus ergonomique, les déplacements sont plus aisés. Au niveau de l'organisation du travail, travailler en horaires décalés, ça ne me dérange pas, que du contraire !”

NOM Jean-Philippe Hotton | **AGE** 22 ans | **JOB** technicien-mécanicien
LIEU DE TRAVAIL AT Arlon | **AIME** la lecture et le jardinage

Réunions préparatoires, groupes de travail thématiques,... le déménagement a été planifié dans les moindres détails. Côté production, tout a basculé en un week-end. Et désormais, le travail se fera davantage en horaire décalé.



Le coût total

des travaux de cette 'antre' ferroviaire est estimé à 24 millions€.

“La direction a prévu, pour ces cinq prochaines années, plus de 300 millions € d'investissements pour l'entretien du matériel roulant.”

Richard Gayetot,
Directeur général B-TC

Investir pour notre futur

La construction d'un nouvel atelier de traction à Arlon fait partie d'un vaste plan d'investissement décidé par la direction B-TC afin d'améliorer les conditions de travail et de rendre les installations plus adaptées à l'entretien du matériel le plus moderne. Entre 2016 et 2019, de nouveaux ateliers ouvriront leurs portes. Après Arlon, c'est à Kinkempois que sera inauguré prochainement un nouvel atelier ; suivront Melle, Hasselt et un peu plus tard, Ostende.

Lors de chaque nouvelle inauguration, il est prévu d'organiser des portes ouvertes pour le personnel, les écoles et le grand public. A Arlon, elles ont eu lieu le week-end des 14 et 15 octobre.

Les avantages du nouvel atelier

- Grâce à la proximité avec la gare et le PE, le nombre de parcours à vide et de manœuvres est fortement réduit. Les délais d'intervention sur le matériel s'en trouvent raccourcis !
- L'implantation idéale du nouvel atelier garantit aussi une plus grande efficacité des opérations de dépannage et de préparation des trains avant les premiers départs.
- Le PE se trouvant à quelques rails de là, une synergie s'est développée avec l'atelier.
- La fusion des équipes permet une meilleure organisation du travail.



“Le nouvel atelier est plus moderne, plus sécurisant. Au niveau de la productivité, pour le nettoyage, on passe d’une équipe de 6 personnes à une équipe de 22 suite à la fusion avec le PE. Cela permet plus de flexibilité dans le travail.”

.....
NOM Marco Bigattini | **AGE** 42 ans |
JOB agent de métier | **LIEU DE TRAVAIL** AT Arlon | **AIME** la course à pied
.....



L’ADN de l’atelier

- 3 voies de 108 mètres sur pilotis (dont une équipée de vérins de levage)
- 1 voie de 20 mètres pour travaux sur bogie
- 1 voie d’essai bitension à proximité
- 4 voies de garage pour 12 automotrices
- passerelles pour l’accès en toiture et ponts roulants
- installation automatique de projection de produit antigivre sur les bogies et marches pied
- stand mobile anti graffiti
- stand mobile d’accès en toiture à l’extérieur hors caténaire
- fosse de visite et plateforme pour visite des pantographes en toiture
- installation centralisée de nettoyage
- installation de vidange de WC fermé
- lave-train



En savoir plus?

Découvrez sur intranet
le film sur le nouvel
atelier d’Arlon



LA SNCB VUE PAR...

Une personne extérieure à notre société.

Magali, étudiante

NOM Magali Vandewegen | VOYAGEUR
domicile-école | AGE 18 ans | PROFIL
se rend chaque jour à l'école en train,
de Herzele direction Etterbeek.

*"Si je pouvais, je prendrais
la voiture mais mon père
ne me l'autorise pas..."*

Que pensez-vous des services de la SNCB ?

Je ne suis pas vraiment satisfaite :
il y a trop de retards et
de suppressions de trains.
Normalement, je devrais faire
le trajet en 1h mais la plupart
du temps, cela me prend 1h30 !

Qu'appréciez-vous le plus ?

Le fait de rencontrer des gens,
notamment de ma région.

J'apprécie aussi le personnel qui
est toujours prompt à répondre à
mes questions et à informer les
voyageurs.

Que changeriez-vous ?

Je ferais en sorte qu'il y ait
moins de retards ! J'aimerais
faire le trajet en voiture mais
mes parents préfèrent que je
prenne le train; ils trouvent ce
moyen de transport plus sûr.

Une anecdote ?

Un jour, alors que je courais sur
le quai, l'accompagnatrice m'a fait
savoir que je devais me dépêcher
pour ne pas mettre le train en
retard. Je suis donc montée à bord
juste à temps, mais je ne me suis
pas rendu compte que ce n'était
pas mon train habituel... trop tard !
Il faut être prudent et prendre
le train à temps pour éviter les
surprises !



D'AILLEURS

En quelques mots, des faits marquants dans le monde du transport.

JAPON

Le 1^{er} train transparent

En 2018, des trains transparents sillonneront le paysage japonais. Une idée lumineuse de l'architecte Kazuyo Sejima qui conçoit pour Seibu Railway des trains se fondant dans le paysage grâce à l'utilisation de matériaux semi-transparentes et réfléchissants. Le postulat du créatif ? Ces trains seront synonymes de pure détente et de confort pour les voyageurs. Et si on planifiait une escapade au Japon ?

Source : Seibu Group



FRANCE

Il est où le chauffeur ?

La ville de Lyon teste actuellement deux minibus électriques répondant au nom de NAVLY. Rien de neuf sous le soleil ? Et bien si ! Vous n'y trouverez pas de chauffeur. Ces petits bus circulent sur un trajet de 1,3 km sans feux de signalisation, ni passages pour piéton, ni carrefours. Un technicien est toutefois à bord pour intervenir en cas de problème. L'entreprise NAVYA est la cheville ouvrière de ce projet expérimental et le groupe Keolis a développé le matériel. L'objectif ? Tester un nouveau mode de transport public, autonome et écologique.

Source : NAVYA



ÉMIRATS ARABES UNIS

Prêts pour l'hyperloop ?

Transporter des marchandises à une vitesse de 1.200 km/h : pure fiction ? Le port de Dubaï en fera peut-être une réalité tout prochainement. La société Hyperloop One et le gestionnaire du port mènent actuellement une étude de faisabilité sur un système des plus futuristes. Défi ? Pouvoir envoyer sans rupture de charge des marchandises en mode ultrarapide, via des capsules, vers un dépôt spécifique. Et ils vont encore plus loin en envisageant d'appliquer ce type de transport aux voyageurs.

Source : De Morgen, 16/08/2016





Un voyage dans le temps

Train World fête son premier anniversaire ! A ce jour, 160.000 visiteurs se sont déjà plongés dans l'histoire des chemins de fer belges. Une équipe se tient prête au quotidien pour les guider dans ce voyage. Faites connaissance avec trois de ses membres...

Lorsque l'on évoque la SNCB, on pense au transport des voyageurs mais rarement à l'organisation d'un musée... Pourtant, depuis peu, cela fait aussi partie de ses activités. Et avec succès ! Depuis un an à peine, Train World a dépassé toutes les attentes. Christophe D., Christophe M. et Pieter offrent aux visiteurs une expérience inoubliable !

"Au début, nous avons dû prendre nos marques."

Christophe D.

"Le plus chouette de ce projet, c'est qu'il est en constante évolution", confie Christophe D. "Nous avons souvent la possibilité de transmettre nos propres idées et on reçoit une réelle écoute. Ainsi, la signalétique a été améliorée et les voyageurs ne se perdent plus dans le musée !"

Vous avez peut-être vous-même déjà poussé les portes du monde du train ? Etiez-vous émerveillé tout comme la plupart des visiteurs ? Peut-être y avez-vous aussi rencontré Christophe M. sans le savoir.

"Nous avons beaucoup de chance de travailler dans un tel lieu !"

Christophe M.

"Ici, il règne toujours une atmosphère positive. Les visiteurs sont de bonne humeur et ressortent du musée le sourire aux lèvres. Le job n'a rien à voir avec ce que je faisais quand je travaillais au guichet de la gare de Bruxelles-Nord. Les gens ne sont pas pressés de prendre leur train. Il n'y a pas de retards. Un monde de différence..." , poursuit Christophe M.



PIETER DE PRINS

Train World, un succès

Train World a obtenu plusieurs prix l'an dernier :

- 'European Railway Award 2015', par le CER et l'UNIFE
- 'New Event & Touristic Location 2015,' par Visit Brussels

Les chiffres après 1 an



160.000 visiteurs
(dont 4,5 % avec B-Excursions)



10.500 fans



1.000 followers



300 followers



CHRISTOPHE DUMONT

CHRISTOPHE MARECAUX

Il y a beaucoup à faire au musée : vendre les billets d'entrée, donner des informations, accueillir les groupes, surveiller les salles, veiller au bon fonctionnement de la scénographie, assurer la vente de souvenirs, coordonner les événements, ... "Nos tâches sont très variées, étant donné que nous travaillons en roulement. C'est enrichissant", confie Pieter.

"Nous travaillons en équipe mais chacun seul à notre poste."

Pieter

"Nous travaillons seuls au guichet, dans les salles et à la boutique, mais nous pouvons toujours appeler à l'aide si nécessaire !", conclut Pieter.

NOM Christophe Dumont
JOB surveillant | **AGE** 41 ans
AIME les voyages et le fitness

NOM Pieter De Prins
JOB surveillant | **AGE** 42 ans
AIME les voyages et la lecture

NOM Christophe Marecaux
JOB surveillant | **AGE** 47 ans
AIME la musique et le fitness



NIGHT SHIFT

De nombreux collègues travaillent de nuit au sein de l'entreprise !
Leurs impressions nous font voir la nuit autrement.

Tout est sous contrôle

Davine et Peter sont agents Securail à Gand-Saint-Pierre. Avec leurs collègues, ils veillent à la sécurité de nos voyageurs. Mais la nuit, le contexte est souvent bien différent, ce qui donne une dimension supplémentaire à leurs tâches.



"Grâce à notre présence sur les quais, nous essayons d'augmenter le sentiment de sécurité des voyageurs empruntant les trains en fin de soirée. Ces derniers mois, il y a aussi de nombreux réfugiés qui prennent le train à Gand pour Drogenen d'où ils rejoignent l'aire de parking le long de l'E40." Peter

Davine est contactée par le SOC : un voyageur à bord d'un train IC vers Courtrai ne veut pas payer son ticket. Peter et Davine escortent le voyageur hors du train et procèdent à son identification.





"Chaque nuit, après le dernier train, nous demandons aux sans-abris de quitter la gare. Nous les invitons à se rendre dans les différentes infrastructures d'accueil des environs. C'est parfois difficile pour moi, surtout en hiver, quand il s'agit de familles avec enfants."

Davine



Une fois la gare fermée, Peter et Davine partent patrouiller à Gent-Zeehaven.

NOM Davine Spitaels | **AGE** 38 ans | **AIME** le shopping, se détendre à la mer, la famille

NOM Peter Schoenmaekers | **AGE** 43 ans | **AIME** être signaleur lors d'événements sportifs, le cinéma, la famille



Beau-Vallon, vue sur le chantier

Début septembre, Infrabel a lancé un chantier de grande ampleur sur la ligne 161 Namur-Bruxelles. Les équipes techniques vont placer les deux voies, peu après la sortie de la gare de Namur, dans un caisson en béton. A cet endroit, une paroi rocheuse présente, en effet, un risque d'éboulement.

Situé à environ deux kilomètres de la sortie de la gare de Namur en direction de Bruxelles, le site de Beau-Vallon (entre Namur et Rhisnes) fait l'objet d'une surveillance permanente depuis 1999. En effet, la nature du sol (un terrain meuble) et la présence de roches friables occasionnent un risque d'éboulement sur la voie ferrée en contrebas. Seuls des travaux de grande ampleur peuvent permettre d'offrir une sécurité absolue et durable. Des travaux qu'Infrabel a entamés en septembre 2016, et qui représentent un investissement de 8 millions €.

Une tranchée couverte de 250 mètres

Les travaux préliminaires de terrassement, sans impact sur la circulation ferroviaire, ont débuté en mai dernier. Les travaux de la construction proprement dite de la tranchée couverte dureront une quinzaine de mois.

La paroi rocheuse à proximité immédiate des voies va d'abord être rabotée. Cette opération nécessitera d'excaver pas moins de 30.000 m³ de roche et de terre. Un mur en béton sera ensuite construit de chaque côté

de la ligne, protégeant l'infrastructure ferroviaire de son environnement immédiat. Un toit en béton viendra enfin s'appuyer sur ces murs et recouvrir les voies. Dans cette zone encaissée, les trains circuleront donc, à terme, dans une tranchée couverte d'une longueur de 250 mètres.

Déjà appliquée à La Gleize (ligne 42 Rivage-Gouvy), cette solution technique garantira le plus haut niveau de sécurité sur cet axe reliant la capitale wallonne à Bruxelles. La fin des travaux est prévue pour l'automne 2017.

SERVICE DES TRAINS ADAPTÉ

Dans le cadre des travaux de la tranchée de Beau-Vallon, la SNCB et Infrabel ont mis tout en œuvre pour limiter au maximum l'impact pour les voyageurs. Toutefois, des adaptations au service sont inévitables.

Phase 1

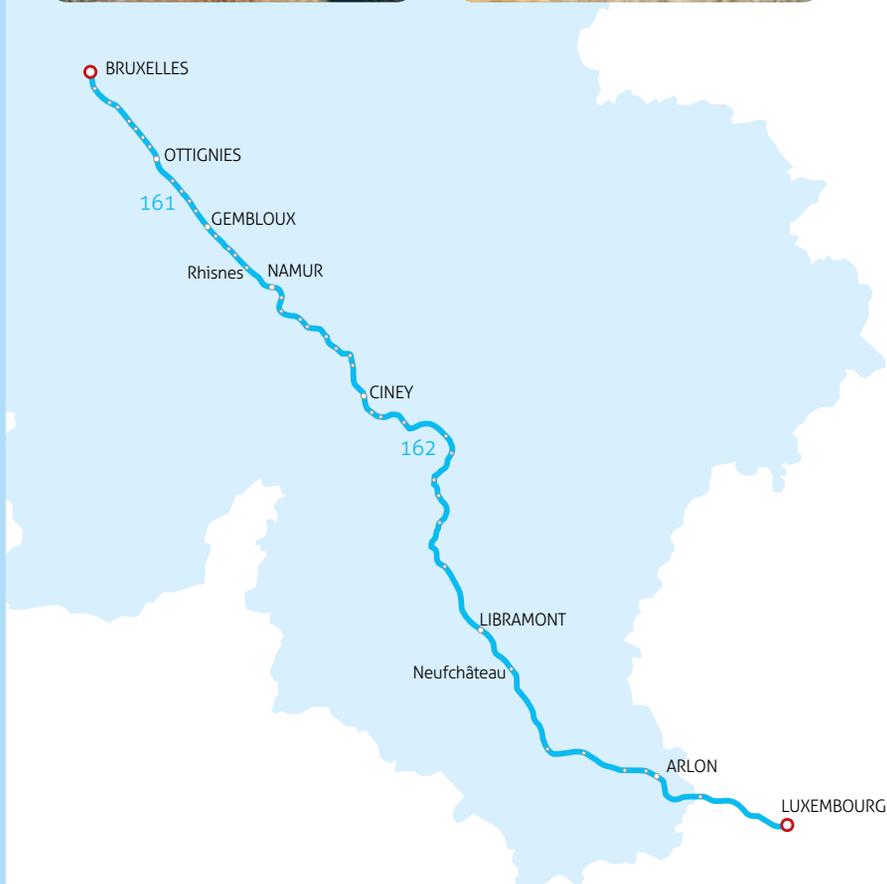
septembre 2016 > juin 2017

Le trafic ferroviaire se fait à voie unique sur une distance d'environ six kilomètres. Dix trains sont fortement impactés par les travaux (quatre trains de pointe supprimés, certains trains limités complétés par des bus de substitution ou avec possibilité de correspondance aisée). Et les horaires de certains trains sont modifiés de l'ordre de cinq minutes maximum.

Phase 2

juin 2017 > octobre 2017

En juillet et en août 2017, le trafic pourra reprendre sur les deux voies avant d'être, dès septembre, à nouveau limité à une voie. Le service des trains sera donc également adapté durant cette deuxième phase des travaux.



L'axe Bruxelles – Luxembourg : améliorer le service aux voyageurs

Actuellement, plusieurs travaux d'infrastructure et zones à voie unique impactent également l'axe Bruxelles – Luxembourg. A ceux-ci sont venus s'ajouter des travaux urgents et indispensables à Neufchâteau où un affaissement de talus a nécessité une intervention rapide.

Les travaux de longue haleine sur les lignes 161 et 162 font partie d'un programme d'Infrabel et de la SNCB qui vise à améliorer la sécurité du trafic, mais aussi à augmenter la vitesse commerciale de nos trains jusqu'à 160 km/h. Au terme de ces travaux, les voyageurs pourront bénéficier d'un service amélioré.

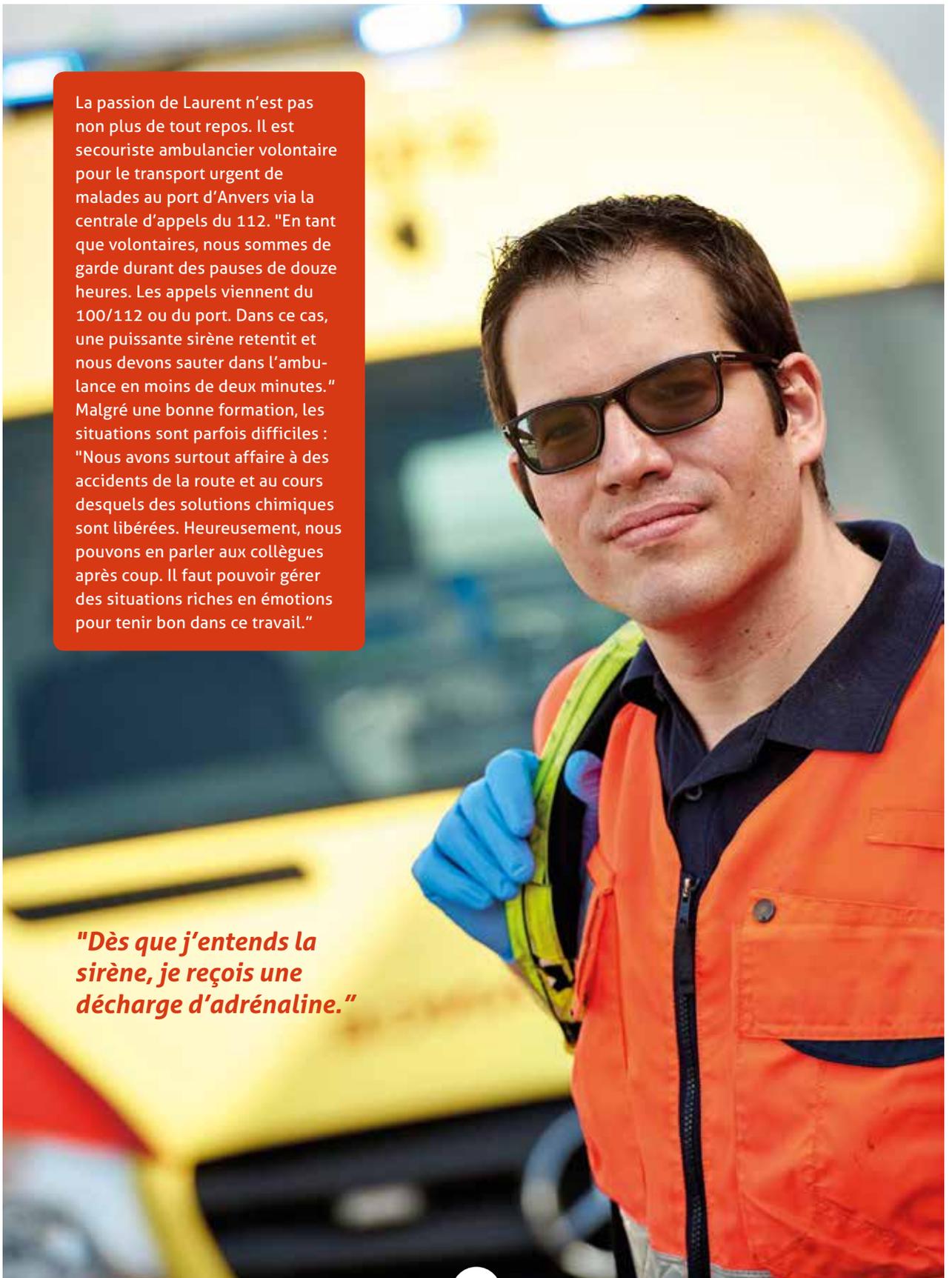




NOM Laurent De Bock | **JOB** dispatcher Permanence Centrale (CPC) | **AGE** 26 ans | **LIEU DE TRAVAIL** Bruxelles-Midi | **AIME** son travail de bénévole à la Croix Rouge

Laurent est au taquet !

Laurent s'occupe du planning des accompagnateurs de train en temps réel. Il explique : "Un accompagnateur de train commence sa prestation comme c'est prévu au planning. Il peut, par exemple, tomber malade et devoir être remplacé. Ce qui est réglé par un des cinq districts. Si un incident a lieu durant sa prestation (retards de trains, agression, accident de personne) et qu'il ne pourra pas assurer son prochain train, c'est alors la Permanence Centrale de Bruxelles qui intervient. Nous cherchons une solution en temps réel qui permettra d'éviter la suppression d'un train en puisant au sein d'une équipe d'accompagnateurs de réserve (les plantons). Un vrai puzzle..."



La passion de Laurent n'est pas non plus de tout repos. Il est secouriste ambulancier volontaire pour le transport urgent de malades au port d'Anvers via la centrale d'appels du 112. "En tant que volontaires, nous sommes de garde durant des pauses de douze heures. Les appels viennent du 100/112 ou du port. Dans ce cas, une puissante sirène retentit et nous devons sauter dans l'ambulance en moins de deux minutes." Malgré une bonne formation, les situations sont parfois difficiles : "Nous avons surtout affaire à des accidents de la route et au cours desquels des solutions chimiques sont libérées. Heureusement, nous pouvons en parler aux collègues après coup. Il faut pouvoir gérer des situations riches en émotions pour tenir bon dans ce travail."

"Dès que j'entends la sirène, je reçois une décharge d'adrénaline."

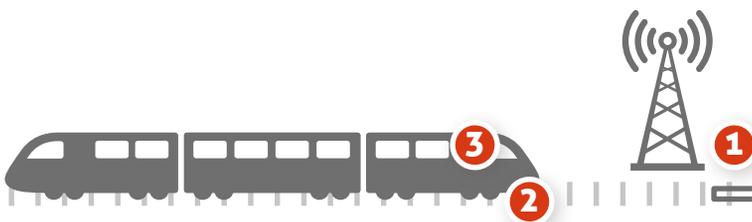
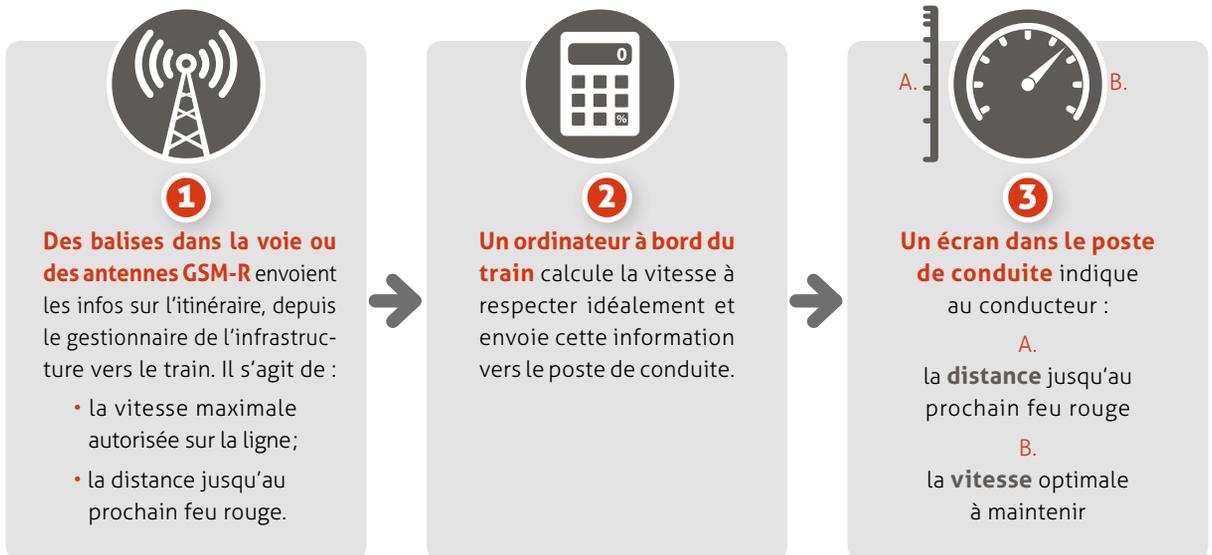
ETCS, késako ?

Crocodile, Memor, TBL, ETCS... Cela ne vous dit rien ? Ou vous avez peut-être déjà entendu l'un de ces termes mais sans vraiment savoir de quoi il retourne ? Ce sont des systèmes de sécurité du trafic ferroviaire. L'ETCS est le plus moderne.

A quoi ça sert ?

L'ETCS (European Train Control System) est un système de sécurité qui suit en continu la vitesse d'un train en circulation. Il indique ainsi au conducteur la vitesse idéale à respecter afin de pouvoir arrêter le train à temps avant le prochain feu rouge. L'ETCS peut aussi exécuter un freinage d'urgence quand cela s'avère nécessaire.

Comment ça marche ?



Pourquoi l'ETCS n'est-il pas encore implanté partout ?

- Une version stable du logiciel s'est fait attendre.
- Les normes de la version à implémenter changent constamment.
- Le nouveau matériel est équipé de l'ETCS à la livraison. La SNCB l'implémente elle-même sur les autres types de matériel. Cela exige un certain temps. Infrabel doit aussi en équiper l'infrastructure.



Indicateur de vitesse gris : le conducteur peut maintenir la vitesse à laquelle il roule.



Tout est OK



Indicateur de vitesse jaune : le conducteur approche un feu rouge et freine suffisamment pour pouvoir arrêter son train à temps.



Tout est OK



Indicateur de vitesse orange : le conducteur approche un feu rouge mais ne freine pas assez ; en ralentissant davantage, il peut encore arrêter son train à temps.



le conducteur doit freiner davantage.



Indicateur de vitesse rouge : le conducteur approche un feu rouge mais n'a pas freiné suffisamment pour pouvoir arrêter son train à temps.



L'ETCS exécute un freinage d'urgence.





LIGNE 166



La Lesse, mais pas seulement !

De Dinant à Bertrix, la ligne 166 vous promet un nombre impressionnant d'activités touristiques, de la descente de la Lesse aux promenades au fin fond des forêts ardennaises. Mais elle est aussi propice à des découvertes plus insolites...

DINANT

Anseremme

Gendron-Celles

Houyet



La Merveilleuse

A 10 minutes à pied de la gare de Dinant, mettez le cap sur 'La Merveilleuse'. Cet ancien couvent reconverti en hôtel abrite dans sa chapelle la 'Maison Leffe', musée dédié à la bière qui trouve son origine à l'Abbaye Notre-Dame de Leffe, non loin de là. Vues époustouflantes sur la Meuse et la citadelle.



www.lamerveilleuse.be

BEAURAING



A découvrir

A l'Office du Tourisme, louez un vélo, pédalez 10 km jusqu'à Focant et découvrez les produits au lait de jument de la Ferme de la Comogne, la seule laiterie chevaline du Benelux en agriculture bio.



www.otbeauraing.be

Gedinne



www.fermedelacomogne.be



Pays de l'Ardoise

De la gare de Bertrix, baladez-vous jusqu'aux Ardoisières via l'arboretum (balades BX06 et BX05). A 25 mètres sous terre, visitez l'ancienne mine de la Morépire (pierre noire) et régalez-vous de 'canadas aux rousses' (pommes de terre et viandes), le plat de fête du mineur d'ardoise.



www.aucoeurdelardoise.be



Graide

Carlsbourg

Paliseul

BERTRIX



Vous connaissez de chouettes adresses ou activités à faire au départ d'une ligne ferroviaire ? Adressez vos suggestions à bandyou@sncb.be.



Le serre-frein, l'homme qui arrêtaient les trains

La vapeur propulsait les locomotives, de lourds engins, sur les voies. Mais pour arriver à destination ou en cas de problèmes, fallait-il encore qu'elles puissent s'arrêter à temps.

Si, au début de la vapeur, aucun frein n'était prévu, un frein à main fut rapidement installé sur les locomotives et leurs voitures. Il s'agissait d'un frein à levier qui était actionné par le machiniste ou plus souvent par un agent de manœuvre, appelé le 'serre-frein'.

D'un coup de sifflet

Le machiniste commandait le serre-frein en sifflant : deux coups pour serrer et un pour desserrer. Souvent, il y avait plus d'un frein et donc plus d'un serre-frein par train, afin d'en augmenter la puissance de freinage totale. Mais le risque de ne pas être entendu était grand. Dès lors, pour augmenter la sécurité, il

Serre-frein, un métier ingrat

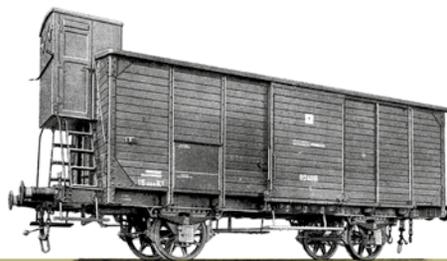
Le serre-frein était posté dans une guérite dépassant de la toiture et située aux extrémités d'une voiture. Hiver comme été, de jour comme de nuit, bravant le froid, la chaleur ou la pluie, il attendait, debout, d'être invité à serrer le frein. Il avait également un rôle de surveillance du train.

était nécessaire que le conducteur puisse actionner lui-même le système de freinage.

Un frein pour le conducteur

Le métier de serre-frein perdura jusque dans les années trente, époque où l'équipement du frein pneumatique présent sur tout le

train se généralisa aux chemins de fer. Il était actionné par le conducteur de train et était présent tant sur les trains de voyageurs que sur les trains de marchandises.





Dénicher dès à présent les talents de demain

D'ici 2025, 17.170 cheminots seront partis à la pension, soit plus de la moitié de l'effectif total. Pour faire face à l'avenir, HR Rail doit recruter près de 1.600 collaborateurs par an, un défi d'envergure car les profils recherchés sont pointus et nos métiers très spécialisés. Une piste ? Séduire les étudiants directement sur les bancs de l'école.

La plupart des futurs ingénieurs ou techniciens méconnaissent les différents métiers qui se cachent derrière 'le train'... Ils sous-estiment les défis passionnants que leur réserve le rail ! C'est pourquoi les équipes de recrutement prennent leur bâton de pèlerin pour leur faire découvrir les Chemins de fer.



Visites

HR Rail encourage les écoles à organiser des visites de nos installations (ateliers, gares...). Lors de ces visites, les étudiants sont informés des possibilités de carrière.

Concours

Tous les ans, HR Rail met les jeunes au défi en organisant des concours : BERT pour les étudiants de l'enseignement technique et The Smartest TrainBrain pour les futurs ingénieurs (lire ci-contre).

Stages et jobs étudiant

Chaque année, de nombreux jeunes ont l'occasion de découvrir les Chemins de fer via un stage ou un job étudiant. Il n'est pas rare de découvrir parmi eux de nouveaux collègues !

Recrutement précoce

Face à un marché de l'emploi très concurrentiel, il ne faut pas rater le train pour attirer les plus grands talents. C'est pourquoi, les futurs diplômés ont la possibilité de postuler chez nous avant même d'avoir fini leurs études !

PLUS D'INFO

www.lescheminsdeferengagent.be/Etudiants

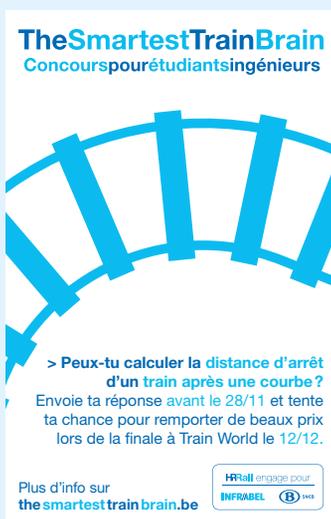
Connaissez-vous le Smartest TrainBrain ?

Bon à savoir si vous connaissez un étudiant ingénieur qui aime les défis : les Chemins de fer organisent la troisième édition de leur concours 'The Smartest TrainBrain'.

Les participants doivent calculer la distance d'arrêt correcte d'un train après une courbe. Ceux qui auront trouvé la bonne réponse pourront prendre part à la finale, le 12 décembre, à Train World.

Au programme : de nouveaux défis, une visite de l'atelier de Schaerbeek, des cadeaux et... qui sait, peut-être un job aux Chemins de fer !

Informations : www.thesmartesttrainbrain.be.



The Smartest TrainBrain
Concours pour étudiants ingénieurs

> Peux-tu calculer la distance d'arrêt d'un train après une courbe ?
Envoie ta réponse avant le 28/11 et tente ta chance pour remporter de beaux prix lors de la finale à Train World le 12/12.

Plus d'info sur [the smartest train brain.be](http://www.thesmartesttrainbrain.be)

HR Rail engage pour INFRABEL 

Vos remboursements en ligne !

L'application eDocs, qui se trouve actuellement sur l'intranet de HR Rail, sera remplacée à partir du 3 novembre par une nouvelle application sur le site internet de RailCare : 'Mes remboursements en ligne'. Quelles sont les conséquences pour vous ?



Mes remboursements en ligne

'Mes remboursements en ligne' est une application informatique qui vous permettra de consulter en temps réel vos états de remboursement en soins de santé et avantages sociaux de RailCare.

Avez-vous besoin d'un document à présenter à une compagnie d'assurances ? Vous pourrez dans ce cas l'imprimer avec les prestations que vous aurez sélectionnées.

Pour accéder à l'application, une simple inscription en ligne suffira. Si vous utilisez déjà l'application eDocs actuellement, vous n'aurez rien à faire pour conserver votre accès, vous recevrez

un mail informatif quelques jours avant le changement. Pas de souci non plus si vous préférez la version papier, vous pourrez toujours en bénéficier.

Bientôt sur le site de RailCare

Depuis un peu plus d'un an, RailCare dispose de son propre site internet : www.hr-railcare.be. En intégrant 'Mes remboursements en ligne' sur le site de RailCare, vous trouverez sur un seul et même site toutes les informations concernant les soins de santé et les avantages sociaux ainsi que vos états de remboursement. Logique et pratique ! À terme, d'autres applications interactives compléteront ce nouvel outil.



Dans quels cas contacter un conseiller en prévention ?

La SNCB veut offrir un environnement de travail sûr, confortable et net à ses collaborateurs. C'est ici qu'entrent en scène nos conseillers en prévention internes.

QUOI

Que font-ils ?

Les conseillers en prévention assistent la SNCB dans l'application de la législation et de la réglementation concernant le bien-être au travail. A ce titre, ils assument, en toute indépendance, une fonction de conseil à l'égard de la ligne hiérarchique et des travailleurs. Leurs tâches sont :

- assistance et conseil lors de la réalisation des analyses de risques ;
- visites des lieux de travail afin de proposer d'éventuelles améliorations ;
- analyse des accidents de travail et recommandations afin de les éviter ;
- conseil pour l'accueil, accompagnement pour la formation des nouveaux collègues ;
- avis pour la rédaction des instructions concernant la manipulation de machines, l'utilisation de matières dangereuses, etc.

QUI

Qui est mon conseiller en prévention ?

- Les coordonnées des conseillers en prévention se trouvent sur intranet > HR > Bien-être au travail > Acteurs du Bien-être au Travail ;
- Votre bureau local du personnel peut aussi vous indiquer qui est votre conseiller en prévention ;
- Votre chef immédiat pourra également vous renseigner.

QUAND

Dans quels cas s'adresser au conseiller en prévention ?

En résumé : pour tout ce qui concerne la sécurité et le bien-être au travail. Concrètement, par exemple : la sécurité sur votre lieu de travail, la méthode de travail, la sécurité relative à de nouveaux appareils et à leurs instructions, une trop grande pression de travail, l'ergonomie.

- En 1^{ère} instance, essayez d'aborder le problème avec votre chef immédiat.
- Le problème n'est pas résolu ? Prenez contact avec votre conseiller en prévention.

Chaque conseiller en prévention dépend d'une direction spécifique et assiste à un Comité PPT (Prévention et Protection au Travail). C'est là qu'avec la hiérarchie SNCB et les représentants syndicaux, ils analysent les accidents de travail, discutent de sujets relatifs au bien-être et mettent des propositions sur la table pour améliorer le bien-être au travail.



1 BON VALABLE CHEZ CARREFOUR

de 100 €

5 BONS VALABLES CHEZ COLLISHOP

de 50 €

8X2 PLACES DE CINÉMA

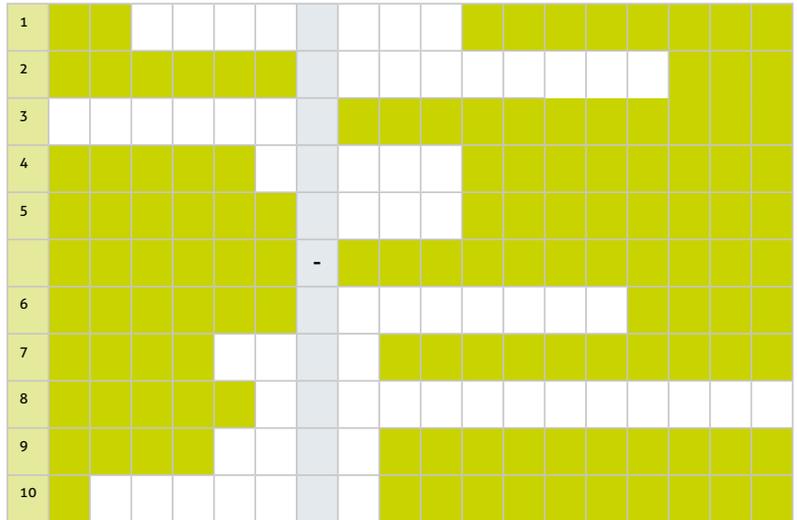


par email à bandyou@sncb.be

ou par courrier interne à
10-14 B-CP.105, Concours B&You, avant le 21 novembre 2016.

N'oubliez pas de mentionner vos nom, prénom, numéro d'identification, adresse e-mail, numéro de GSM, ainsi que le service dans lequel vous travaillez. Veuillez nous communiquer également le cinéma de votre choix : Kinapolis, Imagix, Acinapolis, Siniscoop, Cinéscope ou Euroscope.

Ce concours est réservé au personnel de la SNCB. En participant à ce concours, vous acceptez que vos données soient conservées et utilisées le cas échéant par B-CP.105 dans le cadre d'actions de communication interne. Plus d'informations disponibles sur intranet (Service d'appui/Communication et publications/Publications et médias). Les prix de ce concours sont offerts par Rail Facilities.



Trouvez les mots correspondant aux définitions et à vous le mot mystère !

(Vous trouverez les réponses en lisant ce B&You)

- 1 Train à grande vitesse reliant directement la France et la Belgique au Royaume-Uni via le tunnel sous la Manche
- 2 Maintenance ou réparation
- 3 Endroit où l'on entretient les trains
- 4 Ville dans laquelle on vient d'inaugurer un nouvel atelier
- 5 Système européen de contrôle des trains
- 6 Action qui permet de ralentir un train, parfois d'urgence...
- 7 Là où on prend le train
- 8 Action qui consiste à redonner une somme, à restituer de l'argent
- 9 Est constituée de rails sur lesquels les trains circulent
- 10 Lieu de stationnement

Le mot à trouver dans notre numéro précédent était : TELEMETRIE. Bravo aux gagnants !



Myriam, notre soleil !

Aujourd'hui, le code couleurs est clairement bleu et jaune : Martin met sa collègue Myriam à l'honneur ; ils travaillent tous deux pour B-MS au terminal Eurostar à Bruxelles-Midi. Martin à propos de Myriam : "Elle veille à ce que les trains à grande vitesse partent à temps, elle tient, par exemple, les procédures de sécurité de Securail à l'œil, elle fait en sorte que le catering soit en ordre en temps et en heure...". "Quant à moi, je suis les check-in de près", explique Martin.

Myriam, une collègue en or ? Oh oui ! "Elle est méticuleuse et nous facilite grandement la tâche. Même sans qu'on le lui demande, elle prévoit déjà les fax, veille à ce qu'il y ait toujours assez de formulaires blanco, elle prévoit tout pour le rapport journalier... On peut lui faire confiance à 100 % : elle ne laisse rien au hasard. Et au moment de Pâques ou de Saint-Nicolas, c'est la première à amener des petits œufs et autres gourmandises pour toute l'équipe !"

"Elle apparaît et le soleil brille !"

Pour Myriam, c'est une véritable surprise. "Je fais mon travail simplement avec plaisir et tout ce qui concerne Eurostar me passionne. Je collectionne, par exemple, le moindre gadget en rapport avec la marque. Préparer le maximum à l'avance, c'est aussi devenu un automatisme, car bien travailler en équipe allège le travail de chacun. Ça me touche vraiment que mes collègues m'apprécient autant."



NOM Myriam Vanhantsaeme | **AGE** 56 ans | **JOB** service manager Eurostar | **LIEU DE TRAVAIL** Bruxelles-Midi | **AIME** les voyages, le football

NOM Martin Schelpe | **AGE** 57 ans | **JOB** line manager Eurostar | **LIEU DE TRAVAIL** Bruxelles-Midi | **AIME** les voyages, la gastronomie



Vous voulez, vous aussi, mettre un collègue à l'honneur ?
Racontez-nous pourquoi en envoyant un email
à bandyou@sncb.be ou téléphonez au 911/63782.