

#18
avr. 2017

B & YOU



Sophie Dutordoir notre nouvelle CEO

DOSSIER Révision et modernisation des voitures I6
NIGHT SHIFT Le marathon du sous-chef de gare

BIMESTRIEL DESTINÉ AU PERSONNEL DE LA SNCB





"Votre implication et votre engagement sont impressionnants."

Sophie Dutordoir, CEO SNCB

COMITÉ DE RÉDACTION

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

PHOTOS

Veerle Baele et
Fabienne Mahieu (coordination)
Eric Herchaft et
Stéphane Moureaux (Reporters)
François de Ribaucourt
Samuel Durt
Marc Sourbron
Fotolia

LAY-OUT

Béatrice Duculot

PRODUCTION

Albe De Coker

EDITEUR RESPONSABLE

Fanny Bouillon

ADRESSE

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



SOMMAIRE

P.04 **À VOUS**
Vous êtes convainçants !

P.06 **ESPRESSO**
En bref

P.08 **RENCONTRE**
Faites connaissance avec Sophie Dutordoir

P.12 **DOSSIER**
Révision et modernisation des I6



P.18 **LA SNCB VUE PAR...**
Kamiel De Bruyne, fan de médias sociaux

P.19 **D'AILLEURS**
Faits marquants dans le monde du transport

P.20 **B-PEOPLE**
Une journée avec les BforYou

P.22 **NIGHT SHIFT**
Le marathon des sous-chefs de gare

P.24 **INFRABEL**
RailView: le 'Google Street View' ferroviaire

PASSION
Prince Raf

P.28 **QUID**
Que fait la SNCB pour les PMR ?

P.30 **LIGNE 53**
Découvrir la région de la Dyle

P.31 **B-STORY**
La gare qui avait perdu le nord



Chers collègues,

C'est avec enthousiasme que je m'adresse à vous pour la première fois à travers ce B&You. Depuis le 7 mars, j'ai déjà eu le plaisir de rencontrer certains d'entre vous. Cela m'a permis de constater que la SNCB possède des atouts majeurs, dans lesquels je crois fortement: des milliers de collaborateurs compétents, chacun dans son domaine spécifique, et une grande loyauté et fierté d'appartenance à la SNCB. Ensemble, nous poursuivons un même objectif: satisfaire davantage nos clients actuels et en attirer de nouveaux et ce, en toute sécurité. A cet effet, nous mettons notamment en place un nouveau plan de transport qui repose sur deux piliers essentiels: l'augmentation de l'offre aux voyageurs et la réduction des temps de parcours.

Au cours de la période décembre 2017-2020, l'offre de trains sera élargie de plus de 5 % et le temps de parcours réduit de 3 % en moyenne pour les 100 couples origine-destination les plus importants. Ces dernières semaines, nous avons rencontré les bourgmestres et élus à travers le pays pour leur présenter les améliorations de l'offre et les investissements planifiés. Voilà un projet porteur pour l'avenir, qui s'inscrit dans un contexte d'amélioration permanente de la sécurité, de la ponctualité et de la satisfaction clientèle.

Mais qui dit 'plan de transport étoffé', dit aussi 'besoins en personnel'. Dans la rubrique 'HR' de ce B&You, nous faisons appel à vous pour nous aider à recruter notamment plus de conducteurs et d'accompagnateurs de train! Vous connaissez sûrement quelqu'un dont le profil correspond à l'un de ces métiers passionnants.

Je suis aussi convaincue que nous ne pourrons offrir un service de qualité à nos clients que si nous travaillons efficacement ensemble. Une collaboration transversale est donc indispensable! Et pour commencer, quoi de mieux que de parcourir votre magazine pour découvrir les projets et activités de vos collègues... Au programme de cette édition: le quotidien des équipes BforYou, la nuit d'un sous-chef de gare, la révision et la modernisation des voitures internationales I6, mais aussi la passion d'un collaborateur Securail pour le Carnaval d'Alost...

Bonne lecture et à bientôt!



Sophie Dutordoir, CEO



P.32



HR

A la recherche de nouveaux collègues

P.34



TIPS@WORK

A l'aide!

P.35



CONCOURS

Trouvez le mot mystère...

P.36



UN COLLÈGUE EN OR

Fanny, le cœur sur la main



À VOUS !

Comment encouragez-vous vos amis à prendre le train ?



Dans le B&You précédent, nous vous demandions comment vous faites pour convaincre vos amis et votre famille de prendre le train. Voici vos réactions !

Apprendre dès le plus jeune âge

J'ai dix neveux. Pendant l'été, avant qu'ils ne rentrent en première secondaire, je les emmène pour une excursion en train. Ils peuvent choisir la destination. Une journée à Londres, à Paris, à Amsterdam. Mais on peut aussi rester en Belgique, et passer une journée à Bruges et à la mer.

Nous passons de nombreuses heures dans le train pendant ces excursions, ils apprennent ainsi dès leur plus jeune âge qu'il n'est pas nécessaire de toujours prendre la voiture. Au contraire, ils voient que le train est un moyen de transport agréable et relaxant.

Ingrid Somers, B-ST, architecte, Bruxelles

Faites comme moi !

J'ai déjà convaincu des amis de prendre le train. Je me contente de leur conseiller de faire ce que je fais aussi. Je leur montre les avantages et compare le train avec la voiture.

S'ils veulent partir une journée à la mer, ils n'ont pas à se tracasser du parking ni des tristement célèbres embouteillages sur les autoroutes. On peut trouver dans les gares des consignes pour y ranger les affaires superflues dont on n'a pas besoin pendant la journée.

Du shopping ? Prenons Anvers : vous sortez de la gare et vous débouchez dans la rue commerçante. Mes amis s'aventurent également à faire des citytrips à l'intérieur du pays ou des excursions en train à Lille et Aix-la-Chapelle, où ils combinent tourisme et shopping.

Voyager en train permet à chacun de profiter du moment. Vous ne stressez pas dans votre voiture, et l'excursion commence dès que vous montez dans le train. Vous pouvez lire, papoter, observer les paysages que vous ne voyez pas autrement, regarder un film sur votre tablette, faire en fait tout ce que vous faites dans votre fauteuil à la maison. Essayez seulement de faire ça en voiture...

Le meilleur de l'histoire : mes amis persuadent à leur tour d'autres personnes de s'y essayer.

Veerle Hove, B-MS, team coordinator customer relations, Bruxelles

Idéal pour s'évader

Pour chaque excursion que nous faisons, à la mer, dans une ville, ... je propose d'emblée : "Prenons-nous le train ?". Lorsqu'on prend le train en famille pour ce genre d'excursions, les autres entendent/voient/savent ainsi que le train est une façon très simple de voyager avec des enfants. Les enfants peuvent manger un bout, jouer/colorier, on est à l'aise, sans le stress des embouteillages... en bref, l'idéal pour s'évader !

Joeri De Kegel, B-IT, IT-architect, Bruxelles

Détente hors des embouteillages

Dans le train, il est possible de travailler, écouter de la musique, lire ou surfer sur le web en toute tranquillité, bref de se détendre avant ou après une journée de travail. Les gares se trouvent dans les centres villes ou à proximité : pas besoin de se poser la question du parking et encore moins celle des embouteillages.

Céline Closset, B-ST, gestionnaire immo., Charleroi

Le train fait partie de la fête

Lorsque mon plus jeune fils (9 ans) organise une fête d'anniversaire pour ses copains, nous faisons une excursion en train. Ils font cela plus volontiers que de se rendre pour la énième fois à la même plaine de jeux ou ferme pédagogique... Nous remarquons aussi que les parents apprécient également beaucoup. L'an passé, nous sommes allés à Plopsaland et cette année, nous irons au zoo d'Anvers. Vu que ma femme et moi pouvons accompagner quatre enfants de moins de douze ans, notre fils peut inviter sept amis ! Il ne nous reste que le prix des attractions à payer. Les coûts ne sont ainsi pas trop élevés et les enfants profitent à la fois d'une activité et d'un voyage en train. Si un parent me raconte que son fils lui a demandé de reprendre le train, ma mission est alors accomplie.

Bruno Denorme, B-TR, conducteur de train principal, Ostende

Jamais à court d'arguments

Voici les arguments que j'utilise pour convaincre mes amis de prendre le train lorsqu'ils nous rejoignent à la mer :

1. Le coût de l'essence (je présente souvent un aller-retour en voiture comme étant coûteux ; +/- 60 €, c'est déjà un budget en soi) ;
2. L'usure de la voiture et des pneus (surtout si elle est chargée, ce qui est souvent le cas, car on ne veut manquer de rien et on bourre le coffre) ;
3. Le manque de parking une fois arrivés sur place (après le trajet, s'il faut encore tourner une heure en rond pour trouver une place, la journée commence mal) ;
4. Le coût du parking (une fois la place trouvée, il faut encore payer) ;
5. La fatigue pour le conducteur (dans le train, une petite sieste n'impacte pas la sécurité et tout le monde profite pleinement de la journée) ;
6. L'emprunte polluante sur notre planète (avoir pollué la planète à hauteur de 140 g/km de CO₂ pour venir profiter de l'air frais de la côte, c'est contradictoire) ;
7. Le temps perdu à conduire (un train, c'est une personne dédiée à la conduite pour 300, 400, 500 passagers qui eux peuvent lire, discuter, regarder par la fenêtre, se détendre...).

Benoît Looze, B-TR, répartiteur de traction, Bruxelles

COMMENT AMÉLIORER LE FLUX INTERNE D'INFORMATIONS SUR VOTRE LIEU DE TRAVAIL ?



Comment communiquez-vous avec votre chef, avec vos collègues ou avec la direction ? Que pensez-vous des moyens de communication mis à votre disposition et au moyen de quels canaux de communication préférez-vous être informés (réunions d'équipe, boîte à idées, magazine...) ? Estimez-vous être suffisamment informés sur les sujets qui vous tiennent à cœur (sur les projets, par exemple) ?



Envoyez-nous vos suggestions et tentez ainsi de remporter deux tickets de cinéma.

Envoyez vos réactions avant le 19 mai 2017, par e-mail à bandyou@b-rail.be ou par courrier interne à 10-14 B-CP.105 B&You.





A vous les parcs !

Les parcs de loisirs, c'est la saison ! Et si vous viviez une journée inoubliable en Belgique ou en France, en famille ou entre amis ? Que vous cherchiez les frissons, les sensations fortes ou juste un peu de détente, Rail Facilities vous propose des tarifs avantageux sur les tickets d'entrée pour de nombreux parcs, comme Bellewaerde, Walibi, Disneyland Paris, Futuroscope, Plopsaland, etc. Ne tardez plus, découvrez les offres sur le site de Rail Facilities.



De l'énergie solaire sur les toits de Schaerbeek

En tant qu'entreprise, la SNCB se veut toujours plus durable. Depuis peu, des panneaux solaires brillent sur les toits du PET de Schaerbeek, du bâtiment administratif situé sur le même site (BUD) et de Train World. Ces panneaux doivent produire annuellement quelque 452 MWh d'électricité verte.

Un partenaire externe a installé les panneaux solaires et est chargé de leur entretien. Cette collaboration permet à la SNCB d'acheter l'énergie moins chère, de devenir à terme propriétaire de cette source d'énergie et de pouvoir diminuer ses émissions de CO₂.

Cette installation n'est pas une première. Des panneaux solaires se trouvent déjà sur les toits de la gare de Charleroi, du parking vélos du PANG de Schellebelle et du nouveau parking de la gare de Namur.



CSS combat les vols de vélos

Afin de dissuader un maximum les vols de vélos dans les gares, Corporate Security Service mène depuis le début de l'année une campagne nationale d'affichage 'Hey, voleur de vélo, tu es vu !'.

Cette campagne est visible dans les parkings vélos de plus de 40 gares. Du 24 au 28 avril, CSS organise également une semaine de prévention, en collaboration notamment avec la Police et les villes/communes.

VOLEUR DE VELO



But ? Responsabiliser les cyclistes et leur donner des conseils judicieux pour bien sécuriser leur vélo : quel cadenas utiliser, à quel endroit fixer le vélo, etc. Dans plusieurs gares, ils peuvent aussi faire graver leur vélo, un moyen efficace pour dissuader les voleurs et utile pour identifier le propriétaire d'un vélo volé.

Faites-vous partie des 16 % ?

2.997, c'est le nombre de femmes qui travaillent à la SNCB au 1^{er} janvier 2017. Elles représentent donc 16 % de l'effectif total. Comment sont-elles réparties ?

40% Administration



29% Accompagnement des trains



14% Personnel de guichet



5% Conduite des trains



5% Ateliers



4% Personnel de gare



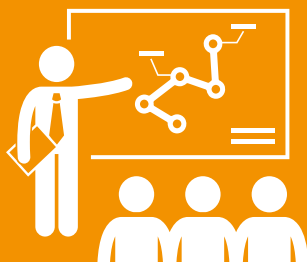
3% Sécurité



Il y a 5 ans, les femmes ne représentaient que 11 % des membres du personnel. Girl Power !

PLAN DE TRANSPORT 12/2017 ➔ 2020

Au cours de la période décembre 2017-2020, le nouveau plan de transport élargira l'offre de 5,1 %, dont 4 % déjà à la fin 2017. Le plan prévoit aussi de réduire le temps de parcours de 3 % en moyenne pour les 100 couples origine-destination les plus importants.



Du 20 mars au 19 avril, la SNCB se sera rendue dans chaque province et à Bruxelles pour présenter son offre et ses investissements aux bourgmestres, aux élus, à la presse régionale et locale. Les plans de transport et d'investissements devront encore être approuvés par le gouvernement. Les différentes présentations sont disponibles sur la page d'accueil de l'intranet (Opérationnel > Offre de Transport > Plan de Transport).



Breda, nouvelle destination de l'IC Bruxelles-Amsterdam

A partir de décembre 2017, l'IC Bruxelles-Amsterdam ne circulera plus via Rosendaal mais bien via Breda en empruntant la ligne à grande vitesse. Ce changement représentera un gain de temps d'environ 30 minutes pour un temps de parcours total de 2h50. De plus, ce nouvel itinéraire permettra une utilisation optimale de la LGV que seul Thalys emprunte actuellement. Breda est un pôle de croissance économique fortement axé sur la Belgique mais vers lequel aucune relation ferroviaire n'était prévue jusqu'à présent. Avec son centre historique, ses magasins de mode et ses nombreuses terrasses, Breda est aussi une destination idéale pour un citytrip.



RENCONTRE

Entrevue avec Sophie Dutordoir, nouvelle CEO de la SNCB



NOM

Sophie Dutordoir

AGE

54

LIEU DE RESIDENCE

Overijse

VIE FAMILIALE

- mariée, maman et grand-mère
- cadette d'une famille de six enfants

ETUDES

- licence en philologie romane (UGent, 1984)
- diplôme en sciences commerciales et financières (EHSAL, 1993)
- General Management Programme (CEDEP, Fontainebleau, 1998)

EXPERIENCE PROFESSIONNELLE

- 1984-1989 : conseiller et porte-parole au cabinet du Premier Ministre, des Ministres des Finances et de l'Enseignement
- 1990-2007 : différentes fonctions dirigeantes dans les départements Communication et Marketing & Sales d'Electrabel et de Tractebel
- 2007-2009 : CEO Fluxys
- 2009-2013 : CEO Electrabel Benelux-Allemagne
- 2014-2016 : Poppeia, un rêve d'enfance
- 07/03/2017 : CEO SNCB

AIME

- travailler
- cuisiner
- passer des moments avec sa famille et ses ami(e)s
- les plaisirs simples de la vie

CV

Sophie Dutordoir est, depuis le 7 mars 2017, la nouvelle CEO de la SNCB. Sa motivation ne fait aucun doute. Faisons connaissance avec la femme qui est à la tête de notre entreprise.

Vous êtes depuis le 7 mars la nouvelle CEO de la SNCB, était-ce un choix évident ?

Tous ceux qui ont appris que j'allais devenir CEO de la SNCB m'ont dit que j'avais perdu l'esprit. "Après avoir travaillé durant 35 ans jour et nuit, ne penserais-tu pas plutôt un peu à toi au lieu de porter ton choix sur une entreprise où syndicats et politique sont si présents, et qui est suivie de très près par les clients et la presse ?", voilà le type de réaction que j'entendais la plupart du temps. Mais c'est justement ce qui m'a attirée.

Que voulez-vous dire ?

La SNCB est une entreprise publique autonome avec une mission importante dans le secteur du service public. Nous transportons chaque jour pas moins de 873.000 voyageurs qui se rendent à leur travail, à l'école, chez des amis... Cette mission est d'un intérêt sociétal majeur. J'ai toujours eu beaucoup de respect pour le rôle social et économique qu'un service public doit jouer à l'égard de toute une population. Et la contribution de la SNCB en tant qu'entreprise publique est ici essentielle.



“Nous devons partir du principe que tout peut et doit toujours être amélioré. Cela vaut pour chaque entreprise et pour tous ceux et celles qui osent entreprendre. Entreprendre signifie oser remettre les choses en question pour s’améliorer ensuite. C’est tout à fait possible, même avec des moyens qui sont limités.”

Les syndicats sont nécessaires. S'ils n'étaient pas là, ni moi, ni vous ne serions aujourd'hui où nous sommes. J'accorde une grande importance au fait de nouer un dialogue très transparent et constructif avec eux, avec compréhension et respect des contraintes réciproques et des points de vue de chacun.

En tant que grande entreprise industrielle, la SNCB est en permanence mise sous la loupe et fait parfois l'objet de critiques trop faciles venant de toutes parts. Nous devons donc continuer à travailler à notre image. De très nombreux membres du personnel donnent chaque jour le meilleur d'eux-mêmes pour se mettre au service des clients. Mais leurs efforts ne sont pas toujours reconnus en dehors de l'entreprise. Par ailleurs, nous devons faire toujours mieux. Et poursuivre nos efforts pour améliorer le service à nos voyageurs et les convaincre que la SNCB est digne de leur confiance. Mieux communiquer, ponctualité et sécurité sont donc des piliers fondamentaux.

Quelles sont vos premières impressions sur notre entreprise ?

J'ai déjà fait de nombreuses rencontres passionnantes avec le management, avec des collaborateurs, avec les collègues d'Infrabel et de HR Rail, avec les syndicats... Et à chaque fois, j'ai ressenti une forte implication et un engagement clair. La SNCB dispose de deux atouts non négligeables : des milliers de collaborateurs compétents, chacun dans son domaine spécifique, et qui témoignent d'une grande loyauté et sont fiers d'appartenir à cette entreprise.

En même temps, j'ai parfois l'impression que chacun travaille un peu de son côté. Il est important que chacun s'implique au maximum dans le travail qui est le sien. Mais

en plus de cela, il est tout aussi primordial de nouer des contacts étroits avec les collègues d'autres départements. Pour le client final, il n'y a qu'une seule entreprise. Il est de notre responsabilité de lui offrir le meilleur service. C'est pourquoi Transport, Technics, Stations, Marketing & Sales et tous les services corporate doivent en permanence se concerter et faire les choix qui sont les plus judicieux pour l'entreprise dans sa totalité.

Quelles sont vos ambitions pour la SNCB ?

Je vais, bien entendu, poursuivre les priorités déterminées par Jo Cornu. Ensemble, nous devons faire de la SNCB une entreprise moderne, professionnelle, orientée client et

“Communiquer plus et mieux avec nos clients est une absolue nécessité. J'attends de tous, à tous les niveaux, que cela se traduise concrètement en des messages clairs, diffusés à temps et orientés client, dans le train, au guichet et dans la gare, ainsi que via tous les canaux digitaux possibles. Nous apprécions nos clients et nous nous tenons toujours prêts pour les aider. C'est ce que nous devons prouver, tous les jours.”

"La SNCB doit miser sur une plus grande collaboration transversale. Sans cela, c'est toute une série d'idées intéressantes qui peuvent être perdues."

innovatrice, pour pouvoir jouer aussi à l'avenir un rôle prépondérant dans le paysage ferroviaire libéralisé. Croyez-moi, cette réalité est à nos portes. Au plus tard en 2023 – donc dans un peu moins de six ans – le transport intérieur de voyageurs sera complètement libéralisé. La mission de service public sera, à cet instant, confiée à l'entreprise affichant les meilleures prestations et donc, le cas échéant, à une autre entreprise ferroviaire. Ou à des entreprises concurrentes qui pourront faire circuler des trains sur des lignes qui sont, pour elles, rentables.

Notre ambition est donc claire : il faut tout mettre en œuvre pour que le gouvernement estime que la SNCB est la société la meilleure et la plus efficace, et qu'il n'ait alors pas d'autre choix que de nous attribuer le marché. Comment faire ? En plaçant d'année en année la barre toujours plus haut, et en pouvant afficher année après année de meilleurs résultats au niveau ponctualité, efficacité interne et satisfaction des voyageurs. Parallèlement à cela, la sécurité demeure évidemment notre priorité absolue.

Vous avez été CEO d'Electrabel. Cette expérience pourra-t-elle vous servir dans votre nouvelle fonction à la SNCB ?

Certainement. Là aussi, suite à la libéralisation du marché de l'énergie, la devise était : le client au centre ! Tout comme au sein d'Electrabel à l'époque, la structure de la SNCB a évolué d'une entreprise

intégrée vers des sociétés distinctes, avec une séparation entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'opérateur. Mais le client n'a que faire de ces distinctions. Il veut pouvoir compter sur un service de qualité. Dans notre cas, un train qui roule à l'heure et en toute sécurité. C'est la raison pour laquelle il est essentiel que, dans le respect des responsabilités respectives, nous collaborions efficacement avec Infrabel. Cela, dans l'intérêt du client !

Quel type de manager êtes-vous ?

C'est ensemble avec une équipe de plusieurs personnes que j'aime établir une stratégie pour l'entreprise. Cela signifie d'abord déterminer ensemble ce que nous allons faire et ne pas faire, ce dans quoi nous allons investir et ce dans quoi nous n'investirons pas, et comment nous voulons atteindre l'échéance de 2023 avec les moyens humains et financiers dont nous disposons. Une fois que ce cadre est clairement fixé, il faut mobiliser tous les collaborateurs pour implémenter ensemble cette stratégie. Cela signifie entreprendre des actions à tous les niveaux. La délégation des responsabilités, j'y crois très fort. C'est motivant !

J'aime m'entourer et me faire conseiller par des personnes qui sont spécialisées dans leur domaine d'activité. Il revient au CEO de veiller à ce qu'elles collaborent bien, dans l'intérêt du futur de l'entreprise. J'attache aussi une haute importance au respect dans le relationnel : respect du client, des collègues, de l'actionnaire...

Y a-t-il encore d'autres valeurs qui sont importantes pour vous ?

Etre rigoureux en toutes choses : dans l'analyse, la décision et l'implémentation, dans la rédaction d'une note, dans les grandes choses comme dans les petites. Rigueur n'est d'ailleurs pas synonyme d'ennuyeux. Une touche d'humour est la bienvenue de temps en temps. Enfin, rester toujours les deux pieds sur terre est essentiel.

Quels sont pour vous les atouts d'un CEO féminin ?

Dans ma famille, j'ai grandi entourée de quatre frères et d'une sœur. Au cours de ma carrière professionnelle, j'ai beaucoup fonctionné dans un 'monde d'hommes'. Plutôt que de discuter de la différence 'femme/homme', je préfère mettre l'accent sur 'hommes et femmes'. J'accorde personnellement aussi beaucoup d'importance au fait de donner de larges responsabilités à de jeunes collaborateurs.

Avez-vous encore un message à adresser aux membres du personnel ?

Votre implication et votre engagement sont impressionnants. Je suis donc convaincue qu'ensemble, nous réussirons à préparer notre entreprise pour la libéralisation de 2023.

Durant les prochains mois, je rendrai régulièrement visite aux collègues sur le terrain. J'espère ainsi faire connaissance avec le plus de collaborateurs possible, bien comprendre en quoi consiste leur travail et engager ainsi un dialogue passionnant sur notre société. Nous relèverons les défis ensemble, avec enthousiasme.



Une nouvelle jeunesse pour les voitures I6

En 1977, la SNCB mettait pour la première fois en service les voitures I6, destinées au trafic international. Après plusieurs liftings au cours de leur existence, elles s'offrent à présent un relooking et une révision approfondie à l'atelier de Cuesmes. Zoom sur ce make-over...

5

2





Un peu d'histoire

Du style 'Vauban' au design 'Memling', en passant par l'installation de compartiments vélos et la création de couchettes pour certaines, les voitures I6 ont déjà bien vécu ! Avec le déclin du trafic international classique, la SNCB décide à la fin des années 1990 de n'en conserver qu'une quarantaine sur quatre-vingt.

Depuis 2008, tout nouveau véhicule construit doit faire l'objet d'une homologation auprès de chaque réseau voisin pour pouvoir y circuler. Les I6 étant aptes à rouler sur les réseaux étrangers (français, allemand, suisse, luxembourgeois...) étant donné leur caractère international, la SNCB a décidé de les conserver dans son parc malgré leur 'grand' âge et de les rénover. Entre 2008 et 2009, six d'entre

elles ont été adaptées pour pouvoir circuler à une vitesse de 200 km/h. Au même moment, certaines ont été soumises à une révision à l'atelier de Salzinnes.

En 2015, l'Atelier Central de Cuesmes est chargé de la révision de 42 voitures I6 ; la révision comprend la remise à niveau des voitures selon les derniers standards (remplacement des matériaux à risque, WC fermés, ...).



"Nous avons pris les mesures qui s'imposent afin de pouvoir travailler dans un environnement fermé et sans risque pour nos agents."

Ludwig Wenderloot,
responsable AC Cuesmes



De révision en modernisation...

Les voitures devant être complètement démontées, la SNCB a décidé d'en profiter pour les remettre à neuf et de les standardiser : outre les aspects techniques et de sécurité à contrôler, c'est aussi le confort et la peinture qui seront remis au goût du jour :

- suppression des différents types de design antérieurs (Memling, Vauban et autres) ;
- design intérieur similaire aux voitures M6 :
 - > sièges avec tissu en 1^{ère} et 2^{ème} classe ;
 - > peinture intérieure contemporaine ;
 - > nouveau tapis en 1^{ère} classe et linoléum en 2^{ème} classe ;
- installation de WC en circuit fermé ;
- installation de prises électriques dans chaque compartiment.



"Nous avons profité du désamiantage des voitures I6 à Cuesmes pour leur offrir une nouvelle jeunesse. Cette restauration a été menée en étroite collaboration avec la direction B-MS, qui a suivi de près les aspects liés au confort des clients."

Raphaël Renuart, chef de projet à AC Cuesmes





Les différentes étapes de la modernisation

La révision en profondeur d'une voiture représente 4.000 heures de travail. En mode de production, il faut environ 17 semaines entre l'entrée de la voiture en atelier et sa sortie.



1 le démontage préliminaire

On enlève tous les équipements techniques (bogies, portes, équipements sous la voiture) ne présentant pas de risque d'exposition à l'amiante.



2 le démontage intérieur et le désamiantage

C'est un prestataire extérieur qui s'en charge selon des directives de sécurité rigoureusement respectées. La SNCB récupère les voitures dépouillées de leur habillage intérieur : la tôle est apparente.



3 la tôlerie

Les voitures entrent dans un caisson mis en dépression. Les agents portent un équipement de sécurité qui les protège des risques liés aux produits dangereux encore présents dans les peintures. La tôlerie corrodée est découpée : bas de fenêtres, marchepieds, ...



4 la préparation et la peinture

La 'caisse' est préparée avant peinture (ponçage, enduisage, nettoyage) dans un second caisson mis en dépression, avant de passer dans une cabine de peinture pour y recevoir une nouvelle couleur. Les I6 auront la même livrée que les M6 à la sortie.



"Je me sens un artisan en quelque sorte."

Gaevan Maillet,
agent de métier



"J'apprends mon métier chaque jour, c'est motivant et l'ambiance est très bonne au sein de l'équipe !"

Gaetan Chiavuzzo, agent d'ajustage



"Mon job est varié, c'est très stimulant."

Martin De Bastiani,
agent de métier



"Je travaille sur les portes extérieures : je vérifie le réglage, la pression, il en va de la sécurité des clients. J'ai des responsabilités !"

Guy Lhoir,
technicien-mécanicien



5 Le levage

Les organes techniques se situant sous la voiture sont révisés : circuits de frein, coffres électriques, équipement mécanique, ... Lors de cette phase, on installe aussi les WC en circuit fermé.



6 l'habillage intérieur

Réisolation, remontage des gaines de chauffage, etc, tous les éléments sont minutieusement réinstallés. La voiture est ainsi 'reconstruite': fenêtres, parois, revêtement de sol, éclairage, peinture intérieure, sièges et porte-bagages sont neufs.



7 les tests

Les sièges sont regarnis au sein même de l'atelier : on y confectionne de nouvelles housses styles M6. Il y a 66 sièges et 88 accoudoirs à remplacer par voiture de 2^{ème} classe.

On effectue des essais pneumatiques, électriques, on teste les réglages des portes, ... Après les finitions, on procède au nettoyage de la voiture avant sa sortie de l'atelier.

En mode production

Le prototype d'une I6 modernisée terminé, la chaîne de production est mise en marche pour trois ans : 15 voitures totalement rénovées sortiront cette année de l'atelier pour être remises progressivement en circulation sur le réseau, principalement sur les axes Bruxelles - Amsterdam et Bruxelles - Luxembourg. A noter que ces voitures sont aussi souvent louées pour circuler sur d'autres réseaux (allemand, autrichien, ...).





LA SNCB VUE PAR...

Une personne extérieure à notre société.

Kamiel De Bruyne, fan de médias sociaux

NOM Kamiel De Bruyne | **VOYAGEUR**
domicile-travail (Schaerbeek-Zaventem) | **AGE** 25 ans |
PROFIL utilise le train pour se rendre au travail et pour ses loisirs

*"Vos équipes
social media sont
très réactives !"*

Que pensez-vous des services de la SNCB ?

Je suis satisfait du service de trains mais je trouve que les services 'annexes' peuvent mieux faire. Donc, ça peut être aussi fantastique qu'abominable ! Par exemple, lorsque j'avais perdu mon portefeuille dans le train, j'avais trouvé la procédure 'objets perdus' fastidieuse : pourquoi faire compliqué quand on peut faire simple...

Qu'appréciez-vous le plus ?

La réactivité de vos médias sociaux ! Ils réagissent la plupart du temps dans les 10 minutes, même si je les 'teste' parfois avec des questions absurdes. Dans le train, je fais régulièrement des dessins sur du papier toilette. C'est pourquoi je leur avais une fois demandé d'où venait le papier WC des trains... Eh bien, ils m'ont répondu !

Que changeriez-vous ?

Je prévois plus de trains plus tard en soirée. Même si je sais que c'est difficile question budget et personnel...

Une anecdote ?

Une fois, j'ai cuit des gaufres dans le train et les ai distribuées aux voyageurs. Bon, d'accord, ce n'est peut-être pas l'exemple à suivre... mais l'accompagnateur de train m'a laissé faire.



D'AILLEURS

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

EUROSTAR

e-Gates dans les terminaux Transmanche

Dans les gares de Saint Pancras à Londres et de Paris-Nord, les clients Eurostar peuvent désormais utiliser des sas de contrôle automatique faisant appel à la reconnaissance faciale. Grâce à cette nouvelle technologie applicable aux citoyens européens majeurs munis d'un passeport biométrique, les sas automatisés vérifient l'identité du voyageur en quelques secondes seulement et facilitent considérablement les flux de passagers. Le même dispositif sera utilisé au Channel Terminal de la gare de Bruxelles-Midi dans le courant 2017.



ROYAUME-UNI

Trains sans chichis

Un consortium composé notamment de 'Transport Design International' et de l'Université de Warwick se penche actuellement sur le lancement de trains 'no frills' (basiques), pour donner un nouveau souffle aux voies ferrées fermées dans les années 60. Un concept tout droit venu du low cost aérien. Ces mini trains sont fabriqués selon des technologies issues de l'industrie automobile. Longs de 18 mètres, ils ne pèsent que 28.000 kilos, passagers inclus. Il n'y a pas de toilettes. Leur vitesse ? 80 à 100 km/h. Leurs batteries sont rechargeables. Ces trains devraient circuler dès 2019.

Source : De Morgen, 13/02/2017

BELGIQUE

Liège : le tram se trame

Le gouvernement wallon vient de recevoir l'aval 'budgétaire' de l'organisme européen Eurostat. Le Groupe TEC sera alors en mesure d'envoyer le cahier des charges aux candidats dans les prochains mois, pour une mise en service du tram liégeois en 2022. Sur certains tronçons, la capacité de transport par bus avait atteint ses limites dans le centre-ville. Le tram s'arrêtera tous les 450 mètres, sur 11 km. Sa capacité ? Transporter jusqu'à 300 personnes, soit l'équivalent de 4 bus classiques.





BforYou, B pour vous

Vous les avez certainement déjà vus s'activer autour des trains en gare. Mais que font exactement les agents BforYou ? BforYou, en anglais, cela signifie 'B pour vous'. Nuit et jour, ces équipes aident les personnes à mobilité réduite à effectuer leur voyage... B&You est allé à la rencontre d'une équipe de BforYou opérant dans la région de Charleroi.

Allô, on a besoin d'assistance

Les demandes d'aide pour les voyageurs à mobilité réduite figurent au planning ou sont relayées par un agent info trafic. Bertrand : "Lorsqu'une personne à mobilité réduite fait une réservation pour embarquer ou débarquer, je vérifie la faisabilité de sa demande et je la transmets aux agents BforYou en décrivant les particularités de l'intervention (chaise roulante, personne aveugle,...)."

Les BforYou travaillent par équipe de deux. Pierre: "En moyenne, nous traitons 15 réservations sur une matinée, en plus de quelques interventions non planifiées. Les PMR apprécient beaucoup notre travail."

La sécurité avant tout

Christel : "Nous sommes deux pour aider à l'embarquement et au débarquement de personnes en chaise roulante, à l'aide d'une rampe. Pour assurer la sécurité, nous accrochons une lampe de signalement au train pendant toute l'opération et l'accompagnateur doit poinçonner un

document au début et à la fin de la manœuvre. Nous sommes ainsi sûrs que le train ne démarre pas avant que le client soit installé ou sorti du train."

Un emploi du temps chargé

Les tâches des BforYou ne s'arrêtent pas là. Entre deux



"La sécurité des personnes à mobilité réduite est primordiale."

Pierre



demandes d'assistance, ils renseignent les clients sur les horaires ou les correspondances, par exemple.

Rodrigue : "En cas d'incident, nous pouvons tenir un stand d'information, guider les voyageurs vers les bus,... La nuit, nous nettoyons les trains et nous les assemblons."

NOM Christel Binon | **AGE** 42 ans | **JOB** assistante clientèle principale | **AIME** le footing, le football et chanter dans une chorale

NOM Bertrand Charlet | **AGE** 28 ans | **JOB** agent Info Trafic | **AIME** le sport et les jeux vidéo

NOM Rodrigue Senesael | **AGE** 38 ans | **JOB** assistant clientèle principal | **AIME** la natation et les sports automobiles

NOM Pierre Quintin | **AGE** 56 ans | **JOB** assistant clientèle | **AIME** le tennis de table



NIGHT SHIFT

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

Marathon de 22h à 6h

Gare de Bruges, 22 heures. Les navetteurs sont rentrés chez eux. Frais comme un gardon, Hannes salue ses collègues sous-chefs qui finissent le service de l'après-midi. C'est le début d'un marathon dont on ne compte même plus le nombre de pas !



"On me trouve toujours sur le quai à l'arrivée d'un train, quand deux trains doivent être accouplés, ... Ma tâche principale ? Etre à la disposition des voyageurs."

Hannes parcourt avec Steven Hillewaert, agent de triage, les numéros des trains entrés dans le faisceau à Bruges. Lorsque le dernier train est rentré, il confirme aux répartiteurs quels sont les trains garés. Ils savent ainsi à quel endroit se trouve quel matériel.





"La pression est toujours forte juste avant et après minuit : les derniers trains seront-ils à l'heure ? Afin que les voyageurs ne ratent pas leur correspondance, je fais toujours en sorte que le temps d'attente entre deux trains soit maximal."

La gare de Bruges va fermer ses portes. Avec l'aide de Securitas et de l'agent de triage, Hannes raccompagne les derniers voyageurs vers la sortie. Il est temps de faire le travail administratif, en préparation de la pointe matinale.



NOM Hannes Arteel | **AGE** 30 ans | **JOB** sous-chef de gare
LIEU DE TRAVAIL Bruges | **AIME** le football, les balades, les excursions



Caméra qui enregistre toutes les images utilisées ensuite par RailView

Zoom sur RailView

La digitalisation d'Infrabel est en route. Prenons l'exemple de RailView, qui n'a rien à envier au célèbre Street View de Google. Rencontre avec Philippe Genette et Nicolas Gatez, les géomètres du rail.

Parcourir la ligne 154 entre les kilomètres 62 et 80 et voir toutes les composantes de notre infrastructure ? C'est possible avec RailView. Nicolas : "Notre Street View ferroviaire récolte des données précises de la localisation des composantes de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que de la géométrie des voies, nécessaires aux études ETCS. Auparavant, ce travail était réalisé par un partenaire externe. RailView sert aussi

à contrôler la distance de visibilité des signaux et la longueur des quais." Ces images sont mises à jour chaque année au moyen d'une petite caméra située dans le poste de conduite de l'un des trains de mesure qui parcourent le réseau.

Inventaire

RailView se base sur l'application GeoRamses, un inventaire technique de tous les éléments qui

composent notre infrastructure ferroviaire (signaux, aiguillages, etc.). "Il s'agit ici d'un Système d'Information Géographique (SIG)", explique Philippe. "Nous avons conclu un accord de coopération avec l'Institut Géographique National (IGN) : nous leur fournissons des données topographiques de référence et, en échange, nous pouvons utiliser leur imagerie aérienne et toutes leurs autres données."

Les atouts pour Infrabel

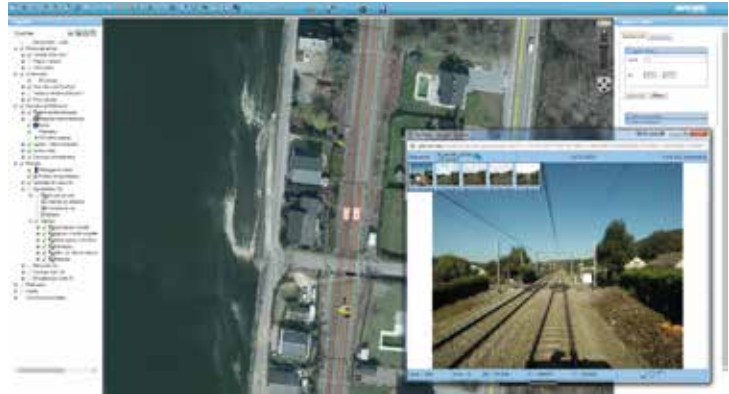
Grâce à GeoRamses/RailView, les équipes d'entretien peuvent, par exemple, facilement trouver le lieu de leur intervention. Il est aussi possible de consulter toutes les données techniques des composantes de l'infrastructure présentes, ainsi que leurs coordonnées de localisation. Ces cartes interactives peuvent être adaptées selon les besoins de l'utilisateur. Elles sont disponibles dans SAP et sur les tablettes des équipes d'entretien. GeoRamses et RailView sont accessibles à l'ensemble des membres du personnel d'Infrabel, et contribuent à améliorer la sécurité du réseau et des collaborateurs. Les données SIG sont par exemple également utiles à la cellule 'Riverains' d'Infrabel pour pouvoir informer les riverains des chantiers de manière ciblée. Le service Emergency Planning d'Infrabel peut également en faire bon usage lorsqu'il est question de transport de marchandises dangereuses.

Vive la transversalité

Ce système est également utile en dehors d'Infrabel. La police des chemins de fer l'utilise, par exemple, dans la lutte contre les vols de câbles et les services d'urgence y ont aussi recours en cas d'intervention. Pour le moment, la SNCB n'a pas encore accès à cette application, mais techniquement, c'est tout à fait envisageable. Grâce à RailView, Infrabel contrôle la visibilité des signaux, ce qui est également utile pour les conducteurs de train. Cette transversalité va encore augmenter dans les prochains mois. Bref, RailView a encore de beaux jours devant lui !

SIG : c'est quoi ?

C'est un Système d'Information Géographique qui permet de télécharger des données ou des informations relatives à des objets géographiques situés dans un espace donné, et de les gérer, les retravailler, les analyser, les intégrer et les présenter.



de g. à dr. : Nicolas Gatez, Jérôme Duckers, Philippe Genette

NOM Nicolas Gatez | **AGE** 44 ans | **JOB** Ingénieur industriel 'constructions' - géomètre-expert

NOM Philippe Genette | **AGE** 63 ans | **JOB** Ingénieur civil 'constructions'




PASSION

Prince Raf, à la ville comme à la gare



NOM Raf Sidorski | **JOB** agent de sécurité spécialisé | **AGE** 31 ans
LIEU DE TRAVAIL Bruxelles-Midi
AIME le football

À la SNCB, Raf Sidorski est chargé de la sécurité des voyageurs. "Chaque aspect de mon travail est intéressant : patrouiller en gare, dans les trains, effectuer les contrôles aux X-Ray dans le Channel Terminal... c'est varié et donc passionnant. Sur le terrain, nous travaillons toujours par deux. Je ne suis donc jamais seul ! J'ai commencé ici en 2009. Depuis lors, la fonction a bien évolué. Avec le relèvement du niveau de la menace, nous sommes davantage sur le qui-vive et patrouillons encore plus régulièrement, comme à Bruxelles-Midi par exemple."



"Je suis tombé amoureux de la ville d'Alost et de son carnaval."

Le carnaval d'Alost est bien connu pour ses 'Voil Jeanetten' - hommes déguisés en femmes -, son grand cortège et bien entendu, son Prince du Carnaval. Cette année, l'honneur revient à Raf. Il a été mordu très jeune par le virus du carnaval et sa créativité lui a permis de faire partie d'un groupe. Chaque année, il participe à la construction des chars. Raf : "A Alost, vous restez Prince toute votre vie. Durant les trois jours du carnaval, j'ai particulièrement apprécié le cortège du dimanche. Les élections pour le Prince et même le carnaval demandent pas mal de préparation. Nous devons récolter des fonds, entre autres par du sponsoring et l'organisation de repas. J'ai choisi moi-même mon costume. Une expérience mémorable !"

Que fait la SNCB pour les Personnes



La SNCB met tout en œuvre pour améliorer le service aux personnes à mobilité réduite (PMR). Les équipes BforYou prêtent ainsi assistance aux personnes en chaise roulante, aveugles, malvoyantes... Que leur offre la SNCB ?

La préparation du voyage

53.172 demandes d'assistance en 2016

Comment réserver une assistance ?

24h avant le départ



- entre 131 gares
- trajet avec ou sans correspondance

02/528 28 28 ou www.sncb.be

3h avant le départ



- entre 18 grandes gares
- trajet sans correspondance

02/528 28 28

Facilités pour l'achat du billet

au guichet



Boucles d'induction afin de faciliter la compréhension pour les personnes malentendantes munies de prothèses auditives, hauteur de guichet adaptée...

via www.sncb.be



Le site est compatible avec les technologies de type synthèse vocale ou traduction en braille.

via les automates



Adaptés aux normes STI (Spécifications Techniques d'Interopérabilité relatives aux PMR).

à Mobilité Réduite ?



Le jour du voyage



LA GARE

Transport vers la gare

17 gares collaborent avec des sociétés de taxis pour le transport des personnes à mobilité réduite d'une gare sans assistance vers une gare offrant une assistance.



Equipement de la gare



- 107 bornes d'assistance
- Signalétique claire et dalles podotactiles
- 15 gares totalement accessibles (objectif 2020 : 35 gares)

Assistance

Dans la gare de départ :

les équipes BforYou (les équipes mobiles d'assistance), sous-chefs de gare, assistants clientèle principaux, agents de triage accompagnent le voyageur à mobilité réduite.



S'il n'y a pas d'ascenseur : des ascenseurs de service, des rampes mobiles ou une chenille monte-escalier facilitent l'accès au quai.



LE TRAIN

Au départ

Le personnel B-TR.5 aide la PMR à embarquer. Les trains modernes (par ex. Desiro) sont équipés d'une rampe. Pour le matériel plus ancien, on utilise une rampe mobile disponible sur le quai.



À bord



Les trains plus modernes disposent d'une ou plusieurs voitures aménagées pour une meilleure accessibilité : accès aisé à la voiture, toilettes facilement accessibles,... La plupart des trains sont équipés d'annonces sonores et visuelles (par ex. écrans).

Dans la gare d'arrivée

Les équipes aident la PMR à débarquer du train et l'accompagnent vers le train en correspondance ou vers la sortie de la gare.





A la découverte de la région de la Dyle



Notre collègue traductrice Sabine De Becker (B-CP.102) nous emmène en plein cœur de sa région, en Brabant flamand : entre Louvain et Malines, le long de la ligne 53, vous ne ferez plus qu'un avec la nature.



En pleine nature

"Si vous aimez la nature, partez en randonnée dans la région du Pays des Rivières. Ses grands espaces verts de 100 hectares regorgent de prairies humides, de cratères végétaux, de saules, de lisières boisées, d'un grand étang avec ses milliers d'oiseaux aquatiques. Vous pouvez aussi y organiser un parcours-découverte pour les enfants ! Le point d'info est le lieu de départ idéal pour la promenade et se trouve à quelques rails de la gare de Muizen."

 www.mechelsrivierengebied.be

Santé !

"Découvrez comment sont brassées les bières et profitez d'une dégustation. A la brasserie Brouwershof, on vous sert de bons petits plats avec la bière qui s'y prête (ou le contraire). Je vous conseille la Primus, de la brasserie de Haacht, la Pils du Brabant flamand. Prenez le train pour rentrer chez vous, la gare se trouve à proximité."

 www.brasseriebrouwershof.be et www.haacht.com

En fleurs

"Acer, Ilex, Tilia, Quercus... cela vous dit quelque chose ? Rendez-vous à l'Arboretum de Wespelaar, à proximité de la gare. Vous pourrez y admirer 2.000 espèces végétales, des arbres et arbustes exotiques dans un parc de 20 hectares. Vivaces ordinaires, en voie d'extinction, ou simplement de jolies plantes ont ici trouvé leur place."

 www.arboretumwespelaar.be



WESPELAAR-TILDONK

Hambos

Wijgmaal

UNE IDÉE ?

Vous connaissez de chouettes activités à faire au départ d'une ligne ferroviaire ? Adressez vos suggestions à bandyou@b-rail.be.



La gare qui avait perdu le nord

Bruxelles-Nord accueille chaque jour de semaine quelque 65.000 voyageurs. Construite dans le nord de la ville, elle donne facilement accès aux entreprises, hôtels et commerces situés dans les environs. Au cours de son histoire, elle a pourtant perdu ses repères...

Inaugurée en 1846, la première gare du Nord, située sur la place Rogier, est en cul-de-sac. Elle est démolie après la mise en service de la Jonction Nord-Midi. Une nouvelle gare, de passage, est alors érigée, pensée par l'architecte Saintenoy. Elle est dotée d'une grande tour avec horloge et d'une immense salle des guichets. Mais Bruxelles-Nord s'en retrouve désorientée, éloignée de la ville avec laquelle elle perd alors contact.

La gare fera ensuite l'objet de nombreuses transformations mais conservera sa tour emblématique.

Dans les années 2000, Arsis-Space Syntax est chargé de repenser la position de la gare dans un tissu urbain élargi.

Par la suite, en 2012, le bâtiment ne répondant plus aux attentes des voyageurs, la SNCB a entamé de nouveaux travaux de modernisation. Après le rafraîchissement du Travel Centre, c'est le côté extérieur de la gare qui a fait peau neuve en 2014. Depuis le 9 février dernier, le couloir Sud de la gare, situé côté Rogier sous la tour de l'horloge, a rouvert ses portes, entièrement restauré.

A présent, des travaux sont entamés dans l'autre couloir latéral, situé côté Nord de la gare, pour une durée d'environ un an. Ensuite, ce sera le tour du couloir central. En 2019, la gare offrira ainsi un tout nouveau visage aux voyageurs.

L'étoile de Bruxelles-Nord



Décrochée de son mur voici deux ans suite aux travaux, l'étoile a retrouvé sa place initiale, dans la salle des pas perdus de la gare, entièrement restaurée.



A la recherche de nouveaux collègues

Le recrutement fait partie des compétences de HR Rail. Face aux besoins grandissants et variés de la SNCB et d'Infrabel, les défis se multiplient. Quels sont les moyens utilisés pour séduire les candidats sur un marché du travail de plus en plus concurrentiel ?

Afin de compenser les nombreux départs à la pension, HR Rail met les bouchées doubles pour recruter près de 2.000 personnes par an ! Par exemple, pour pouvoir faire face au renforcement de l'offre de trains prévu dans le plan de

transport 'décembre 2017-2020', de nombreux conducteurs de train sont recherchés ! Pour parvenir à recruter dans un marché du travail très compétitif dans lequel certains métiers sont hyper convoités par la

concurrence (techniciens, ingénieurs,...) ou pour lesquels les exigences sont pointues (diplôme, connaissances linguistiques,...), HR Rail, mais aussi la SNCB et Infrabel, déploient tous les moyens dont ils disposent.





A l'aide !

Que faire si un collègue fait un malaise ?
Que faire en cas d'accident sur votre lieu de travail ?
Gardez votre calme et suivez les conseils ci-dessous.



Une aide médicale d'urgence est nécessaire ?



N'hésitez pas et appelez le 112 !

Donnez les informations suivantes :

- ce qui s'est passé ;
- qui sont les victimes, le nombre et leur état ;
- quels sont les dangers (la présence de produits dangereux, par exemple) ;
- l'endroit exact où doivent se rendre les services de secours.

Veillez, dans la mesure du possible, à ce que quelqu'un reste aux côtés de la victime.

Votre collègue est en arrêt cardiorespiratoire ?

Commencez la réanimation jusqu'à ce qu'un collègue vous apporte un défibrillateur cardiaque (DAE) ou jusqu'à l'arrivée des secours. Le DAE (défibrillateur automatisé externe) peut sauver des vies.

Vous n'avez jamais vu de défibrillateur DAE sur votre lieu de travail ?



Renseignez-vous auprès de l'accueil ou de votre chef immédiat, votre bureau local du personnel ou votre conseiller en prévention.

Vous n'avez jamais utilisé cet appareil ?

Pas de panique: l'appareil ne délivre pas de choc électrique s'il détecte une pulsation cardiaque. Il est pourvu d'un mode d'emploi et des indications vocales vous guident dans vos actions.

Une aide médicale n'est pas nécessaire mais est-ce que des soins le sont ?

Contactez un des secouristes volontaires. Chaque direction dispose de secouristes qualifiés pour administrer les premiers soins. Ils sont en possession d'une trousse de secours.



A qui m'adresser ?

Votre chef immédiat, bureau local du personnel ou conseiller en prévention peut vous fournir la liste de secouristes.

Comment puis-je devenir secouriste ?

Inscrivez-vous à la formation de base 'secouriste' via votre chef immédiat. CPS vous exposera durant trois jours les règles de base en premiers soins. Le quatrième jour de votre formation, vous serez évalué. Il existe aussi des formations visant à mettre à jour vos connaissances.



<http://www.cps-transport.be/fr/formation-de-base-secouriste-0>



1 SMARTPHONE SAMSUNG GALAXY A5

1X2 PASS POUR LE DOMAINE DES GROTTES DE HAN

5X2 PLACES DE CINÉMA

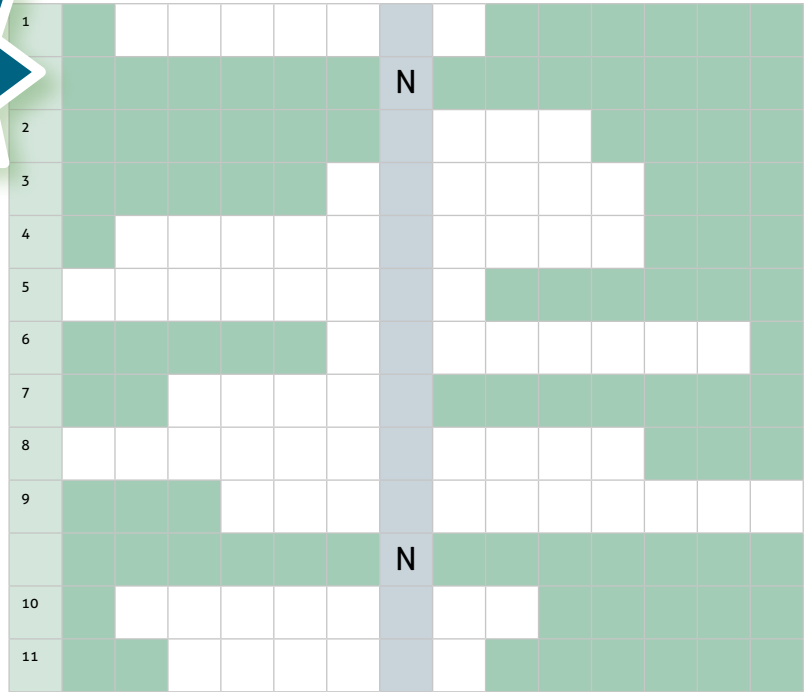
Kinepolis/Imagix/Acinapolis/Siniscoop/Cinéscope ou Euroscope au choix



par mail à bandyou@b-rail.be
ou par courrier interne à 10-14 B-CP.105, Concours B&You, avant le 19 mai 2017.

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. Si vous jouez pour des places de cinéma, veuillez nous communiquer également le cinéma de votre choix : Kinepolis, 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. Elle est solaire sur les toits de Schaerbeek _____
2. Bientôt en service à Liège _____
3. C'est la 5^{ème} étape de la modernisation des I6 _____
4. Kamiel y prend le train tous les jours _____
5. Il est Agent Info Trafic dans la région de Charleroi _____
6. Le Google Street View ferroviaire _____
7. Raf y a été élu Prince du Carnaval _____
8. Il y en a dans chaque Direction pour les premiers soins _____
9. Ce type de dalle permet aux personnes malvoyantes de se diriger en gare _____
10. Un train pour recruter _____
11. Elle a retrouvé sa place à Bruxelles-Nord _____

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



UN COLLÈGUE EN OR

Fanny, le cœur sur la main

Contrôler les billets Eurostar, accompagner les clients dans les différentes zones du Channel Terminal, les guider et les informer, tel est le job de Fanny. Mais Fanny fait les choses avec cœur. "Elle est toujours prête à aider les voyageurs. De plus, c'est la maman de l'équipe. Elle nous gâte en nous offrant des dessins magnifiques ou des chocolats pour la Saint-Nicolas, par exemple", explique Olivia, une de ses responsables.

"Le 12 janvier, Fanny a sauvé une vie : elle a réanimé, en lui procurant un massage cardiaque, un monsieur qui a fait plusieurs arrêts cardiaques. Cela ne m'étonne nullement que ce soit elle qui ait plongé sur ce monsieur pour le sauver." Olivia

Fanny raconte : "C'est dans ma nature : si quelqu'un se blesse, je me précipite toujours pour l'aider. J'ai suivi la formation de secouriste et je recommande à tous les agents qui sont en contact avec la clientèle de faire de même. Sans cela, je n'aurais pas pu intervenir. Je l'ai réanimé plusieurs fois. Ce fut une expérience bouleversante, mais il était vivant quand les secouristes l'ont emmené vers l'ambulance."



NOM Olivia Peeters | **AGE** 27 ans |
JOB Line manager Eurostar | **AIME**
le fitness et les activités en famille

NOM Fanny Pellizzari | **AGE** 47 ans | **JOB**
Agent commercial Eurostar | **AIME** le dessin,
la peinture et le maquillage d'enfants



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