

N°5

fév. 2015

B & YOU

BONUS
Poster
matériel
roulant !

Le grand relooking de nos trains

ZOOM Post & Print Services met le paquet
A VOUS Vos collègues vous font une fleur

PÉRIODIQUE DESTINÉ AU PERSONNEL DE LA SNCB



SNCB



N'EXHIBEZ PAS

vos objets de valeur!





Chers collègues,

La qualité du service offert à la clientèle étant au centre de nos préoccupations, SNCB Technics est consciente des attentes dans le domaine de la maintenance et de la gestion technique du matériel roulant, mais nous abordons cette nouvelle année avec confiance car tout est en place pour poursuivre le travail de modernisation que nous avons entamé il y a maintenant plus de deux ans. Nous investissons dans nos ateliers afin qu'ils soient adaptés au nouveau matériel et pour que ce matériel soit remis en circulation le plus vite possible sur le réseau. C'est notre façon de contribuer chaque jour à l'amélioration de la ponctualité.

2015, c'est aussi l'année où vous verrez les premières automotrices quadruples modernisées sur les rails. Dans ce numéro, vous apprendrez dans le détail comment une telle modernisation, ou en quelque sorte une deuxième jeunesse, se déroule et apprécierez la très nette différence entre 'l'avant' et 'l'après'. Une nécessité quand on sait que nos voyageurs attendent toujours plus de nous. Ils veulent, et à raison, du matériel qui satisfait directement à leurs exigences en matière de sécurité, de fiabilité et de confort. C'est la raison pour laquelle nous voulons toujours des trains au top de leur forme. Un entretien régulier, des contrôles en profondeur, mais aussi un nettoyage quotidien en sont les garants. Dans le dossier de ce B&You, vous découvrirez toutes les étapes de la vie d'un train : du début à la fin, avec tout ce que cela suppose de travaux d'entretien et de nettoyages entre les deux.

Dans nos ateliers, plus de 5.000 collaborateurs contribuent à entretenir et maintenir le matériel en parfait état de marche. Et la passion du chemin de fer se voit dans chaque détail du travail effectué sur les différents types de matériel. Des anciennes AM 62 et des Sprinters, jusqu'aux nouvelles Desiro, nous disposons d'un parc étendu et varié. Au milieu de ce magazine, vous trouverez un poster où sont repris tous les types de matériel utilisés pour le transport de voyageurs, avec des photos et des petites fiches techniques bien pratiques. Idéal pour accrocher sur votre lieu de travail, ou à partager chez vous.

La direction SNCB Technics devra exercer ses activités dans un contexte budgétaire difficile. Nous avons sensiblement augmenté notre productivité ces dernières années et, cette année nous poursuivons la même route. Ainsi nous pourrons, de concert avec les autres directions au sein de la SNCB, regarder le futur de manière optimiste.

Richard Gayetot
Directeur général SNCB Technics





COMITÉ DE RÉDACTION Fanny Bouillon, Caroline De Lille, Stephanie De Schamphelaere, Vanessa Vandenbruwaene, Sophie Vergucht, Sophie Villette, Anne Woygnet. **PHOTOS** Veerle Baele (coordination), Julien De Wilde et Eric Herchaft (Reporters), Kathleen Van Vaerenbergh, Denis Moinil, Benjamin Brolet, Shutterstock. **LAY-OUT** Béatrice Duculot, Jérôme Bernard, Samuel Durt, Kathleen Van Vaerenbergh. **PRODUCTION** Albe De Coker. **EDITEUR RESPONSABLE** Michaël Vanloubbeek. **ADRESSE** B&You, B-CP.023 section 13/2, 40 Avenue de la Porte de Hal, 1060 Bruxelles; bandyou@sncb.be. Membre de l'ABCI.

- 3 **EDITO**
Richard Gayetot
- 6 **À vous!**
Vos collègues vous mettent à l'honneur
- 7 **Espresso**
Bien serré
- 10 **Dossier**
B-TC : des trains en top forme
- 16 **Les experts**
Le grand relooking des AM 75-77
- 20 **Tandem**
Dorien et Joeri, deux tourtereaux aux commandes
- 22 **AILLEURS**
Des femmes dans des entreprises d'hommes
- 23 **Buzz**
Ce qu'ils ont dit
- 24 **Passion**
Philip : le monde est une pièce de théâtre
- 26 **Quid**
Pourquoi la SNCB ne fait pas des trains plus longs ?
- 28 **Zoom**
Post & Print Services met le paquet
- 30 **Des nouvelles d'INFRABEL**
- 32 **Infos de HR Rail**
- 34 **Pouss'café**
Go West !
Si j'étais CEO...
- 36 **Concours**
Gagnez un séjour VIP au Parc Astérix



Eric De Meyere
Soudeur spécialisé
AT Ostende

À VOUS!



Faites une fleur à vos collègues

Voici une petite sélection des compliments (extraits) que vous nous avez envoyés.



Il y a 16 ans que nous avons débuté notre carrière d'accompagnateur ensemble, tout d'abord à Liège-Guillemins, ensuite à Huy, ce depuis maintenant 7 ans.

Henri Vanhee a toujours été disponible et le premier à se mettre à la disposition de ses collègues afin de leur faciliter la vie. Sur ces quelques années passées à Huy, nous avons partagé quelques moments difficiles et d'autres heureusement plus joyeux, mais tous chargés d'émotions. Nous ne comptons plus les matins facétieux où une petite dédicace musicale est offerte, où une petite attention est déposée sur la table, où une oreille attentive est à l'écoute, où un éclat de rire réchauffe l'atmosphère parfois tendue après un service difficile.

Merci Henri, grâce à toi c'est toujours un plaisir de faire les prestations du matin. ☺

Sophie Puissant



Je voudrais mettre à l'honneur **Jef Van Humbeek**. Nous travaillons à l'AC Malines dans la division Electronique. Il se tient toujours à la disposition de chacun, même quand il est surchargé de travail.

C'est aussi un pédagogue-né. Le monde de l'électronique n'a que peu de secrets pour lui, et il partage avec passion ses connaissances.

C'est vraiment un super collègue, en qui vous pouvez faire confiance et qui est toujours prêt à aider là où c'est nécessaire.

Katrin Langerock



Enfin l'occasion se présente à moi de mettre à l'honneur mon collègue **Roger Buntinx**.

Roger est un collègue modèle, toujours bien luné, toujours prêt à aider, une force tranquille, mais surtout un vrai cheminot. Un véritable exemple aussi pour tous nos jeunes collègues.

Il s'est adapté à tous les changements : de la planche à dessin jusqu'au travail digital, de Louvain à Hasselt en passant par Bruxelles, sans sourciller, en suivant simplement le cours de la vie quotidienne du rail. Une mémoire d'éléphant, avec le souci du détail, important quand on est dessinateur et que chaque 'trait' compte.

Et bientôt, il va échanger son petit monde ferroviaire contre une retraite tranquille. Et évidemment, avant son départ, nous allons lui dire plus d'une fois 'merci d'avoir été notre collègue'.

Bart Van Tricht (et tout le bureau de dessin B-ST.02 - Hasselt)



Je voudrais mettre à l'honneur **Patrick Schelfaut**, chargeur principal.

Il est guichetier à la gare de La Louvière-Sud et Centre. C'est une personne d'une gentillesse, d'un professionnalisme incroyable, toujours de bonne humeur, volontaire, prêt à rendre service. Lorsqu'un client souhaite se rendre à la mer, sans gare de destination bien précise, il conseille le client en lui indiquant où est le centre-ville par rapport à la gare. Si un client est un peu perdu pour se rendre au Cora, il lui donne les numéros de bus pour s'y rendre. Motivé, il est parti aux guichets de Charleroi-Sud et de Luttre suite à un manque de personnel tout en assurant des prestations à La Louvière, de manière définitive j'espère, car il le mérite.

Françoise Staquet



Je voudrais mettre une personne à l'honneur, une personne que je connais depuis plus de 20 ans.

Cette personne a débuté chez nous comme ingénieur, un homme très soigné, au rire sympathique.

Je voudrais lui dire merci pour la bonne collaboration durant toutes ces années.

Younges Ouama, responsable de l'atelier de Schaerbeek, est très humain, toujours prêt à nous aider en cas de besoin et veille au bien-être de son personnel. Je lui serai toujours reconnaissante pour son aide lors de moments difficiles.

Karin Hocquet



collègues



Je souhaite élire **José Thijs** au rang de top collègue ! Il travaille déjà depuis 38 ans aux Chemins de fer et a exercé des tas de métiers : assistant clientèle, guichetier, speaker et encore beaucoup d'autres...

En d'autres mots, un bel exemple de flexibilité. Je me suis trouvé avec lui dans le stand info mis en place à Zottegem pour le plan de transport. Il est toujours de bonne humeur et est toujours prêt à intervenir en cas de besoin.

Hendrik Hutse



N'hésitez pas à nous envoyer des messages concernant les chemins de fer ou ce magazine.

Comment réagir ?

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

Par courrier : B&You,
B-CP.023 section 13/2,
40 Avenue de la Porte de Hal,
1060 Bruxelles.



B-EU & B-MS l'union fait la force

Depuis le 1^{er} janvier de cette année, SNCB Europe et Marketing & Sales ont fusionné en une seule organisation commerciale. L'élément déclencheur ? Le transfert des activités de transporteur Thalys de B-EU à Thi Factory prévu en avril 2015. Le but de l'unification ? Etre plus fort dans un marché libéralisé. Le marché ferroviaire international étant libéralisé depuis 2010, l'expérience de SNCB Europe pourra aider la Direction Marketing & Sales à mieux se préparer à l'arrivée de la concurrence. Par ailleurs, la fusion permettra de réduire globalement les coûts.



Le voyage le plus long...

Le 10 décembre dernier, le premier train de marchandises en provenance de Chine est entré dans la capitale espagnole. Pour effectuer ce long trajet depuis Yiwu (côte Est de la Chine), le train a mis 21 jours et parcouru une distance de 13.000 km en traversant 8 pays (Chine, Kazakhstan, Russie, Biélorussie, Pologne, Allemagne, France et Espagne) ! Le train de conteneurs a dû s'adapter en chemin étant donné les écartements de rail différents. Tous les 800 km environ, il a fallu changer de locomotive.



Il s'agissait d'un essai, la décision d'établir une ligne ferroviaire permanente de marchandises entre la Chine et l'Espagne devant encore être prise.

LE
CHIFFRE

2.931

Lentement mais sûrement, la SNCB se féminise : au 1^{er} janvier 2015, nous comptons 2.931 femmes dans nos rangs, soit 13,85 % de l'effectif total, alors qu'au 1^{er} janvier 2014, le nombre de collaboratrices était de 2.860 (13,12 % de l'effectif).

Allez les filles !!!

Apprendre & travailler

une combinaison idéale

La SNCB et HR Rail ont développé ensemble un projet-pilote des plus prometteurs : la Convention d'Immersion Professionnelle (CIP). Cette convention proposée par les Chemins de fer belges à des jeunes permet à ceux-ci de combiner étude et monde du travail.

Pour les jeunes, c'est que du positif ! Ils peuvent ainsi mixer travail et apprentissage, en gagnant dès lors déjà un peu d'argent et en boostant leur expérience. Ils peuvent ainsi obtenir leur diplôme et apprendre des matières spécifiques.

Ce projet n'est en fait rien de moins qu'un canal de recrutement supplémentaire, surtout pour les métiers en pénurie tels qu'agent logistique, ajusteur ou électricien. La SNCB évalue les stagiaires et les accompagne de près avant de les recruter éventuellement.



"Ce projet porte ses fruits. Nous avons déjà 6 stagiaires et nous nous réjouissons des efforts que déploient ces jeunes âgés entre 16 et 25 ans", explique Anneleen Hendricks, de l'AC Malines.

PRODUIT
SOUS LA
LOUPE

Dans chacun de ses numéros, B&You met un produit sous la loupe : en lisant cette rubrique, vous trouverez peut-être une formule intéressante pour vos amis ou votre famille.



Le chèque de voyage

Késaco ?

Encore à la recherche d'un cadeau tardif pour la nouvelle année ou déjà en quête d'un cadeau pour Pâques ? Pensez aux chèques de voyage !

Conditions ?

- Les chèques peuvent être échangés dans une gare belge.
- Le bénéficiaire peut choisir entre plusieurs titres de transport : B-Excursion, Pass, Carte Train, ticket international,...
- Valable 1 an.

Prix ?

Au choix : 5 €, 10 €, 20 € ou 50 €.

Bon à savoir

- Le chèque n'est pas remboursable.
- L'achat doit couvrir au moins le montant du chèque.

Découvrez Prague & Cracovie via Rail Facilities

Votre 'to do list' de voyages est en panne d'inspiration ? Laissez-vous surprendre par l'Europe centrale et partez à la découverte de villes prestigieuses !

Une bonne surprise pour commencer, en Pologne. Cracovie vous enchante ! Pendant des siècles, elle fut la capitale de la Pologne et lieu de résidence royale. De nombreux monuments particuliers en sont encore le témoignage. Dans les environs de la ville, ne manquez pas la mine de sel de Wieliczka et le camp de concentration d'Auschwitz. Au cours de ce voyage de six jours organisé via Rail Facilities en octobre 2015, Prague, la cité magique de Tchéquie, est également au programme.

Ce voyage vous intéresse ? Réservez vos places via Rail Facilities avant le 30 avril. Attention : le nombre de places est limité. N'attendez plus !

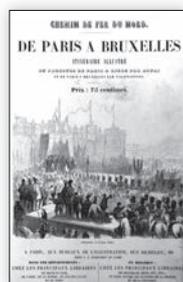
Toutes les infos pour la réservation et les conditions sur <http://railfacilities>.



Bruxelles-Paris en 8h30... en 1846 !

Onze ans après la création des Chemins de fer, soit en 1846, on inaugure la première liaison ferroviaire entre Bruxelles et Paris. Pour l'occasion, un banquet est organisé à Bruxelles avec pas moins de 28 plats proposés aux invités.

A l'époque, il fallait 8h30 pour rallier la capitale française au départ de Bruxelles. Sans chauffage, ni restaurant, ni toilettes à bord du train. Nous sommes bien contents aujourd'hui de pouvoir compter sur le confort des Thalys, filant à 300km/h sur la ligne à grande vitesse... mettant la ville lumière à 1h22 de notre capitale.



Un départ en flèche pour les formulaires HR digitaux !

L'ère de la digitalisation des formulaires est en marche à la SNCB. Depuis le 12 janvier 2015, près de 4.000 membres du personnel de la SNCB ont été invités à introduire eux-mêmes leurs demandes d'absence et/ou corrections de pointages via les applications My HR/ My Team de l'intranet SNCB. Plus de 20.000 demandes ont été enregistrées le premier mois !

Durant les prochains mois, davantage de formulaires seront digitalisés et l'accès à ces applications sera élargi à une population plus étendue.

Plus d'infos ? Consultez la rubrique HR de l'intranet SNCB (<http://bportal>)



Dans le prochain B&You, vous trouverez plus d'informations sur l'ensemble de la rubrique HR de l'intranet SNCB. Ne le ratez pas !

Des trains en parfait état



Garder le matériel roulant de la SNCB en parfait état : c'est, en quelques mots, l'objectif principal de la direction SNCB Technics. Cela se passe comme sur des roulettes grâce à des programmes de modernisation, des investissements dans les ateliers et des entretiens efficaces.

Les 5.000 collaborateurs de la direction SNCB Technics le savent mieux que quiconque : pour garantir la sécurité de nos trains et les maintenir en état, un travail titanesque est nécessaire chaque jour. "Onze types différents de matériel, dont 30 % ont plus de 30 ans, cela ne nous facilite pas la tâche !", explique Richard Gayetot, Directeur Général SNCB Technics.





AC Malines

"Heureusement, je peux compter sur du personnel qualifié, une excellente infrastructure et l'expertise de la SNCB."

La direction va être confrontée à bon nombre de changements dans les prochaines années et pas des moindres : 350 à 400 personnes sont en partance par an. "Puisque nous allons accueillir beaucoup de

nouveaux collaborateurs, un système de formation plus structuré s'impose. Par ailleurs, pour pouvoir apprendre à travailler avec du nouveau matériel, une formation continue est également prévue pour le personnel déjà en place", poursuit Richard Gayetot. La sécurité demeure une priorité majeure pour B-TC : en 2023, tous nos trains seront équipés de l'ETCS.

Dans ce dossier, vous ferez connaissance avec notre Direction, où tout est technique. Quelle est la stratégie pour relever les défis de la SNCB ? Comment entretient-on un train ? Que faire d'un train confronté à la crise de la quarantaine ?

Découvrez les réponses que SNCB Technics entend apporter.

"Des prestations de qualité : une assurance pour notre futur"

Du matériel plus fiable, disponible plus rapidement et à un coût compétitif : ce sont là les trois grands challenges de la direction SNCB Technics selon son Directeur général, Richard Gayetot.



1. La fiabilité

30 % des retards peuvent être imputés au matériel roulant. Evidemment, tout ne peut être évité : une locomotive reste une locomotive, avec la complexité qui lui est inhérente. Nous essayons, néanmoins, d'améliorer la fiabilité grâce à trois leviers.

Tout d'abord, nous nous efforçons d'apporter des améliorations structurelles dans le domaine technique. Les programmes de modernisation (voir aussi p.16-19) et les adaptations techniques demandent beaucoup de travail et de temps, surtout parce qu'il existe tant de types de matériel différents.

Le deuxième levier est l'assainissement du parc : tant que le budget le permet, nous remplaçons l'ancien matériel qui ne répond plus à nos critères.

Troisièmement, nous améliorons la qualité de l'entretien. Ce que nous maîtrisons très bien. Dans les ateliers, chacun doit savoir ce qu'il doit faire et comment il doit le faire. Il est primordial que nous puissions recevoir les informations des conducteurs de train et des accompagnateurs, car ce sont eux

qui sont confrontés aux problèmes en premier lieu."

2. La disponibilité

"En moyenne, 20 % voire parfois 25 % du matériel est indisponible. Pour que le matériel soit de nouveau rapidement disponible, nous adaptions nos ateliers (voir encadré). A présent, trop de manœuvres sont nécessaires pour pouvoir travailler rapidement. Par ailleurs, nous devons pouvoir nous assurer que les pièces de rechange adéquates soient en nombre suffisant dans les ateliers qui en ont besoin.

En somme, nous voulons que les trains qui entrent puissent sortir le plus rapidement possible."

3. Diminuer les coûts

"Grâce à BeLEAN, nous sommes déjà bien plus performants, tant dans le domaine de la qualité que sur le plan financier. Mais nous nous efforçons d'abaisser les coûts le plus possible. Car les conséquences de la diminution de la dotation de l'État se fait aussi ressentir chez SNCB Technics.

La concurrence existe déjà depuis plusieurs années pour l'entretien des wagons. Mais depuis peu,

d'autres acteurs se positionnent également en Belgique pour exécuter la maintenance de locomotives dont notamment les constructeurs de matériel roulant. Ils peuvent devenir de sérieux concurrents dans le cadre de la libéralisation et c'est notre expertise et la qualité de nos prestations qui devront nous permettre d'assurer notre futur."

Un atelier sur mesure pour les Desiro

Pour entretenir les trains efficacement, on a besoin d'ateliers performants. B-TC investit dans de nouveaux ateliers, comme celui de Melle, qui sera opérationnel fin 2016.

"Le nouvel atelier polyvalent de Melle sera réalisé sur mesure pour les Desiro", nous précise Geert Defraeye, responsable des Desiro à l'AT Merelbeke.

Notre matériel bientôt labellisé ETCS

L'ETCS est un système de contrôle automatique des trains, qui optimise le niveau de sécurité du trafic ferroviaire.

Depuis fin 2013, 100% des trains belges sont équipés de la TBL1+, un système qui améliore déjà sensiblement le niveau de sécurité. En 2025, tous les trains circulant sur le réseau belge devront être équipés du système ETCS. David Chodé, chef de projet ETCS : "D'ici 2023, l'ensemble de notre flotte sera équipée du système ETCS niveau 2, baseline 3. Il s'agit là du système le plus développé à ce jour. Avec l'ETCS niveau 1, les infos sont transmises par des balises dans la voie. Avec le niveau 2, certaines informations sont transmises via des antennes 'GSM-R'. Ce qui offre une transmis-

sion d'information continue tout le long du trajet, et donc une sécurité encore accrue".

L'équipement en ETCS de notre matériel, cela se passe comment ?

Il y a 4 types parmi nos 1.294 engins : le matériel pour lequel l'ETCS n'est pas prévu car il sera mis hors service ; les Desiro, déjà équipées ; le matériel pour lequel il faut prévoir une migration des équipements vers l'ETCS niveau 2 (locomotives type 13, 18, 19, voitures I11, M6). Et enfin le matériel sur lequel l'ETCS doit être installé



David Chodé

intégralement : il s'agit de 449 engins (AM 96, Sprinters, Quadriples, Breaks et AR 41). "Nous allons commencer, tout prochainement, par les AR 41 à Salzinnes. Alstom coordonne cette mission, mais sur le terrain, c'est notre personnel lui-même qui s'en charge".

Enfin, il faut encore mentionner les futures voitures M7. En projet de commande dans la limite du budget, elles seront équipées de l'ETCS dernier cri.

"Réaliser les entretiens et les réparations rapidement, quel casse-tête ! Sur les Desiro, les équipements principaux sont dans des coffres en toiture. Nous avons dès lors dû construire une plateforme en hauteur. Il n'y a donc que 3 voies disponibles pour l'entretien. Avec les 115 Desiros sur le site, vous imaginez bien où est le problème."

A Melle, toutes les voies seront équipées de ponts roulants et il n'y aura plus de fosses mais un sol rabaissé. "Le confort des travailleurs a été mis en avant", explique le responsable de projet Dieter Simpelaere. "Nous allons également diminuer nos émissions énergétiques".



Geert Defraeye

"Tout sera piloté par notre propre poste de signalisation industriel. Infrabel ne devra donc plus nous aider dans cette tâche. Les trains entreront d'un côté du hall et ressortiront de l'autre. La quantité de manœuvres diminuera sensiblement." Dieter Simpelaere

RS (AT Merelbeke + AC Gentbrugge) | TERRAIN 32 ha (4 ha bâtis) | 10 KM de voies | BUDGET 140 millions €

La vie d'un train, de sa conception à sa mise hors service

1

Conception technique / Appel à candidature / Prototypes

- **Pré-ébauche** après consultation de la direction Transport
- Eléments pris en compte : nombre estimé de voyageurs et de places assises, vitesse, tension, puissance, paramètres techniques etc.
- **Cahier des Charges** et appel à candidature européen dans le respect de la loi sur les marchés publics
- Le constructeur retenu réalise les études et sort un ou plusieurs **prototypes**
- Objectif : faire homologuer le matériel sur le réseau belge

2

Autorisation de mise en service / Certificat de Sécurité

- **Autorisation de mise en service** par le SSICF, autorité chargée de la sécurité
- Formation des conducteurs, niveaux d'entretien à déterminer, procédures pour les pièces de rechange, etc. en vue de l'obtention du **Certificat de Sécurité** pour rendre le matériel opérationnel

3

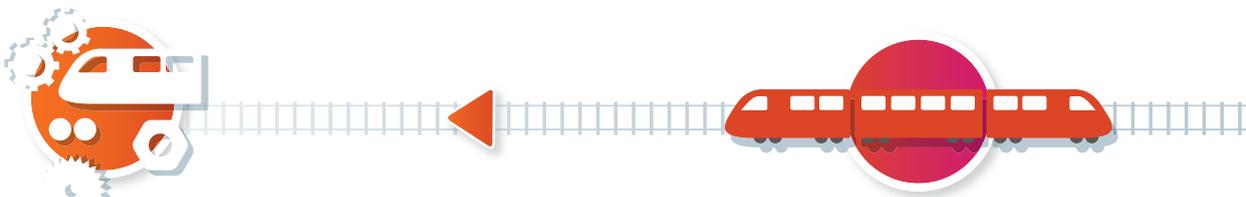
Livraison du matériel

- Acceptation provisoire
- Tests d'endurance
- Acceptation définitive à la fin de la garantie ordinaire de 2 ans



Cycle de vie du matériel

Un train a une espérance de vie d'une quarantaine d'années. Le matériel est mis hors service suite à l'achat de nouveau matériel plus performant ou à la disparition du service.



9

Mitraille

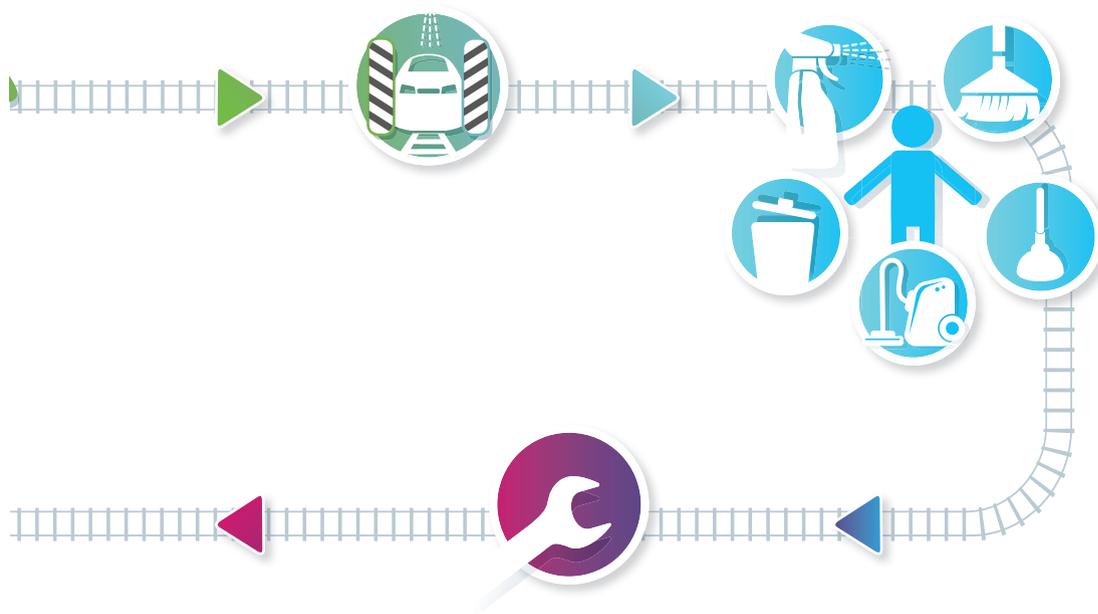
- Le matériel hors service est vendu à un **ferrailleur** qui va récupérer les métaux...
- Pendant la mise hors service progressive du matériel, nous récupérons des pièces pour les engins de la même série qui doivent encore rouler

8

Mise hors service du matériel

Le matériel est remplacé

- Exemples : on a mis des AM doubles hors service, remplacées par les Desiro; les nouvelles M7 viendront remplacer les M4 qui seront progressivement mises hors service...



7
Maintenance : les révisions
Tous les 8 ans (ou max. tous les 1 million km)
• Objectif : remettre le matériel à niveau pour qu'il soit comme neuf
• Aspects techniques et de sécurité (freins, bogies, ressorts, membranes, etc.) et aspects 'confort' (housses des fauteuils, plastiques, WC, etc.)
La modernisation (mid-life revision) a lieu en milieu de vie du matériel : axée sur la remise à niveau 'confort'

6
Maintenance : l'entretien courant
1x/mois (ou max. tous les 20.000 km) : en atelier de traction :
• **entretien conditionnel (tous les 3 mois) :** une journée d'immobilisation en AT. Les pièces sont remplacées en fonction de leur usure
• **visite approfondie (1x/mois, entre 2 entretiens conditionnels)**
• Destinée à assurer la sécurité du matériel
• essais de freins, roues, bogies, pantos, portes,...



Le grand relooking

La SNCB modernise sa flotte: commandes de nouveaux trains mais aussi modernisations en profondeur du matériel existant, pour correspondre davantage aux besoins de confort actuels. A titre d'exemple, les automotrices 'quadruples' qui font actuellement l'objet d'un relooking complet.

Construites dans la deuxième moitié des années 70, les automotrices 75-77 sont en cours de modernisation. Ces dénommées 'quadruples', puisque constituées de quatre éléments, ne correspondent plus aux attentes de notre époque en termes de confort et de design. Confort des passagers mais aussi de conduite, c'est pourquoi nos conducteurs ont été associés à cet important projet.

En pleine 'crise de la quarantaine', les automotrices 'quadruples' s'offrent un relooking dans trois ateliers centraux: Malines, Gentbrugge et Salzinnes. Pourquoi dans trois ateliers ? Pour des raisons de capacité.

"Organiser une modernisation de matériel roulant sur trois sites différents, c'est une première à la SNCB !" déclare Peter Verhoeven, chef de projet. "Cela demande donc beaucoup d'énergie pour la coordination et une excellente préparation en amont".

Une modernisation correspond au plus haut niveau d'entretien. L'engin est complètement mis à nu et remodelé pour lui donner une nouvelle apparence. "Le prototype a été totalement réalisé à l'atelier de Malines." Terminé en décembre dernier, il est maintenant soumis à des tests en vue de l'homologation.

"Les hommes de l'atelier ont mis le meilleur d'eux-mêmes dans ce prototype."

Peter Verhoeven,
chef de projet



LES COULISSES DES EXPERTS



"Améliorations techniques dans le poste de conduite, nouvelles toilettes en circuit fermé, écrans d'informations à bord... C'est presque un nouveau train !"

Tom Alaerts et Hendrik Bonne, respectivement responsable de l'AC Malines et responsable matériel roulant à l'AC Malines



"Le matériel existant a ses limites, nous devons donc parfois être créatifs. Mais on y arrive toujours !"

Willy Wilbers, menuisier-ébéniste

"Je travaille en principe sur les trains de marchandises. J'ai dû m'adapter car le matériel destiné au transport de voyageurs exige un travail plus minutieux."

Johann Moreel,
Sous-chef secteur technique



"Mon job ? Résoudre les problèmes ! Quand on travaille sur un prototype, il faut toujours s'attendre à des imprévus."

Jente Umans, menuisier surtout sur AM 80

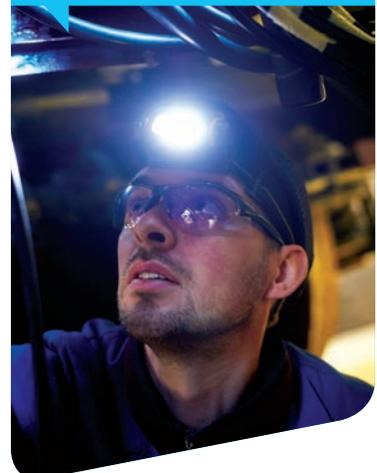


"Impliqué dans ce projet depuis le début, je trouve toujours des solutions. Un défi passionnant."

Bruno Rottiers,
agent électricien

"Nous installons toute l'électricité et nous faisons les essais, caisse après caisse. Les systèmes actuels sont beaucoup plus simples qu'auparavant."

Levi Wilbers, technicien

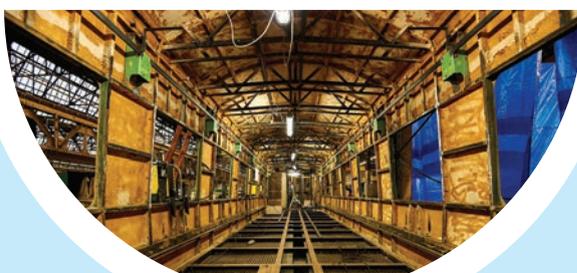


Avant... après

1 Le démontage

Le train mis à nu

Dès son arrivée en atelier, le train est complètement vidé. On enlève tout ce qui se trouve à l'intérieur, du revêtement à l'isolation. Les fenêtres sont aussi enlevées : le train est totalement mis à nu.



La toute première automotrice 75-77 modernisée sera mise en circulation en

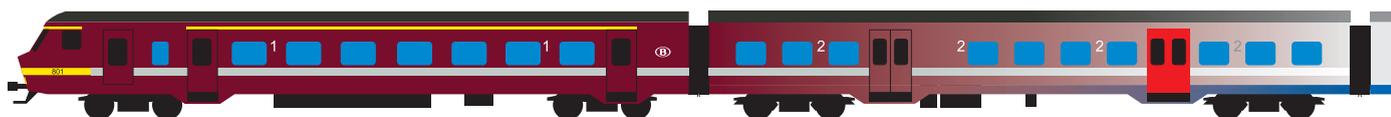
juillet

Suite aux nombreuses adaptations, le SPF Mobilité **doit homologuer** les quadruples de sorte que ces automotrices modernisées puissent circuler sur le réseau belge.

44

automotrices au total seront modernisées

2014 : 1
2015 : 1
2016 : 6
2017 : 10
2018 : 10
2019 : 10
2020 : 6



2 Eliminer l'amiante*

La sécurité avant tout

"Pour ce faire, le train entre dans un stand spécifique", explique Stefan Creve, Chef de projet à Gentbrugge. C'est une firme spécialisée qui s'en charge selon des directives de sécurité rigoureusement respectées.

*Celle-ci ne représentait cependant aucun risque pour les voyageurs.



Les grands changements suite à la modernisation

- Nouvel intérieur
- Nouvelles toilettes (dont 1 pour PMR) en circuit fermé
- Espace multifonctionnel (vélos, PMR, ...)
- Nouvelles fenêtres extérieures
- Prises de courant 220V en première classe
- Système d'Information aux Voyageurs (SIV)
- Câblage électrique entièrement refait
- Air conditionné dans le poste de conduite
- Nouveau convertisseur statique
- Nouveau système de commande des portes

3 La peinture

Dans la livrée grise SNCB

Les caisses sont d'abord grenillées dans une cabine spéciale. Cela ne se fait que pour certains types de matériel car le grenillage est si puissant que la carrosserie de certains trains pourrait être corrodée. Après le grenillage, le train passe entre des portiques de pulvérisation de peinture (photo a et b) : le train reçoit alors une nouvelle couleur. Peindre un train ou un mur, c'est en quelque sorte un peu pareil : il faut d'abord protéger les côtés à l'aide de ruban adhésif puis appliquer la couleur primaire. La durée du séchage varie selon les couches : la couche de fond séchera en 4 heures tandis que les autres ne demanderont pas plus de 2 heures de séchage (à 60°C). Avant de donner la dernière couche de peinture, on ponce à la main et on applique un enduit (photo c).



a



b



c

Pour peindre une caisse, il faut
220 kg
de peinture.



4

Le montage

Finition

Le train est alors soigneusement reconstruit : nouvelles parois, nouvelles fenêtres, nouveau revêtement de sol, ... Les banquettes et porte-bagages sont remplacés à l'intérieur.

On touche aussi à l'extérieur du train : les éléments sous le train (électriques, de freinage, ...) sont démontés, révisés puis remontés. Le convertisseur et les batteries sont remplacés.



5



Les essais

Toute première fois ...

Tout est testé : l'électricité (le chauffage, les portes, les systèmes de sécurité...), on essaie les freins, on mesure le niveau sonore, on vérifie le poids... Tout est contrôlé dans les moindres détails avant que les voyageurs puissent embarquer dans ces automotrices quadruples modernisées.

TANDEM

Dorien & Joeri

Deux tourtereaux aux commandes

Discuter de leur type de matériel roulant préféré ou de la plus belle ligne : Dorien en Jorien le font, tant à la maison qu'au travail. Cette conductrice et ce conducteur partagent leur vie depuis 5 ans, tout comme leur amour du train.

“Nous nous sommes rencontrés lors de l'examen pour devenir conducteur de train. Je passais mon premier test, lui son dernier. Nous nous sommes revus dans le dépôt, mais cela a pris un peu de temps avant que nous ne formions un couple”, explique Dorien en riant.

Les deux conducteurs ne voient que des avantages à tout avoir en commun, même le travail. “On connaît les frustrations de l'autre et on s'entend à demi-mot. Je sais quand je dois le laisser tranquille et c'est réciproque (rires). Mais bon, on a aussi d'autres sujets de conversation, hein !”

.....
NOM Dorien Wouters | **AGE** 26 ans
JOB conductrice de train | **LIEU DE TRAVAIL** Anvers-Central | **AIME** la démonstration-vente à domicile, la tv, la lecture
.....





“On se comprend plus rapidement que les autres couples.”

Le gros désavantage de ce job ? Les deux amoureux sont entièrement d'accord : la variation des horaires. “Ça demande un effort physique important et planifier des moments pour se reposer n'est pas toujours évident”, explique Joeri. “Parfois, je me tourne et me retourne dans le lit et du coup, Dorien ne peut pas dormir non plus.” Et puis, il y a les jours où le couple ne se voit pas parce que leurs horaires sont différents. “Nous ne sommes pas du genre à faire la vaisselle ensemble”, se moque Joeri. “Mais cela n'a pas que des inconvénients : j'aime aussi être à l'aise, assis seul dans mon fauteuil.”

Se laisser des mots doux au dépôt, ils ne le font pas. Bien que Joeri ait déjà préparé une surprise pour sa compagne. “J'avais introduit un message dans le système d'information voyageurs d'un train que je conduisais en dernier et dans lequel je savais qu'elle allait rouler ensuite en premier. Romantique, n'est-ce pas ?”

Cette relation ne pose pas de problème aux collègues. “Nous ne sommes pas les seuls non plus : Anvers-Central est un dépôt *prometteur*”, explique Joeri en riant. “Évidemment, on doit supporter les blagues. Nous avons annoncé officiellement notre relation lors d'un drink organisé pour l'anniversaire de Dorien, auquel les collègues avaient été conviés. Ils ont très rapidement compris. Et ceux qui n'étaient pas présents ce jour-là l'ont appris assez vite.”

.....
NOM Joeri Schepers | **AGE** 27 ans
JOB conducteur de train | **LIEU DE TRAVAIL** Anvers-Central | **AIME** le kitesurf, le site web treinbestuurder.be
.....



La féminisation de la SNCB est un travail de longue haleine.

Qu'en est-il dans d'autres entreprises dites 'masculines' ?



45% DES TRAVAILLEURS BELGES SONT DES FEMMES

Top 5 des professions féminines

nettoyeuses, puéricultrices, secrétaires, garde-malades et infirmières.



55% DES TRAVAILLEURS BELGES SONT DES HOMMES

Top 5 des professions masculines

chefs d'équipe d'ouvriers, conducteurs de véhicules à moteur (sauf autobus), informaticiens, manutentionnaires, enseignants dans le secondaire.

(source : SPF Economie, 2010)



La Police INTÉGRÉE

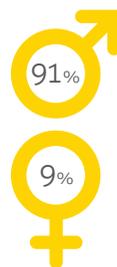
La police intégrée compte 8.108 femmes opérationnelles. 84 % travaillent dans le cadre de base, 11 % dans le cadre moyen et 5 % dans le cadre des officiers. La police intégrée comprend aussi 9.665 civils, dont 68 % de femmes et 32 % d'hommes.

Comment recruter plus de femmes ?

- La Taskforce "Genre" promeut l'égalité des chances hommes et femmes via diverses actions.
- L'ASBL Womenpol a 3 objectifs : une plus grande présence des femmes à la police, une meilleure intégration et des chances et droits égaux pour les femmes. www.womenpol.be
- Chaque collaborateur de la Police Fédérale doit signer la Charte de l'égalité entre les femmes et les hommes, de l'égalité des chances et de la diversité.

Pourquoi engager plus de femmes ?

- Un meilleur reflet de la société permet une amélioration des services de la police.
- Optimisation de la diversité.



La STIB

La STIB compte seulement 5,8 % de femmes conductrices de bus, tram ou métro. Les autres femmes occupent principalement des postes d'employées et de cadres (22 %).

Comment recruter plus de femmes ?

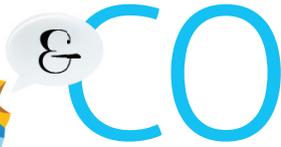
- Campagnes tournées vers les femmes, notamment grâce à des témoignages de femmes travaillant à la STIB.
- Conseil de la diversité coordonné par un manager de la diversité. Ses 30 membres ont un plan d'action pour favoriser l'égalité des chances, promouvoir la diversité et lutter contre la discrimination, en augmentant notamment le nombre de femmes recrutées et le nombre de cadres féminins.

Pourquoi engager plus de femmes ?

- Un meilleur reflet de la société bruxelloise
- Les conductrices de bus attirent moins l'agressivité et ont une conduite plus 'douce'.

BUZZ

TWITTER



 @JessMayon Le vintage, c'est #hype! @SNCB

ATTENTION

LES HORLOGES DES QUAIS RETARDENT DE **MINUTES**.
VEUILLEZ EN TENIR COMPTE POUR VOTRE DEPART

 @ChrisLefevre On sait enfin pourquoi les trains sont toujours en retard ! #SNCB



 @eauquiere Aujourd'hui, j'ai un peu plus de place dans le train @SNCB

 @Patricky Et voilà, intégralité du we réservé... ça va voyager #train #snbc



 @antlibotte A quand la même chose pour la @SNCB? RT @LesNews: La SNCF lancera en février un appel à projets pour équiper ses trains du Wi-Fi. /ministère

 @Terence1124 Sympa, la nouvelle livrée des AM Sprinter @SNCB

 @Cindy_and_tweet Martin ont envie d'essayer les services de la #snbc

 @Ninoiudi Le #job du planificateur @SNCB est vraiment passionnant ! ... Un vrai challenge ... #jtrtbf

 @SNPSProvNam Le nouveau plan de la @SNCB est en place depuis 1 mois... Les premiers trains vont arriver. Humour de #belrtl #SNCB



SNCB: UN EXERCICE DE SIMULATION SE ME LA PANIQUE ..

 @HenskensG Tout bon... #snbc @BeNavetteurs @snbc

TOUS LES TRAINS SERONT À L'HEURE !



 @AureKRS La @SNCB devrait afficher aussi ceci dans le + de gares possible @NMBS



PASSION

Philip Strobbe, agent Securail, est expert de terrain depuis fin 2013. "Il y a de plus en plus de sans-abris qui cherchent refuge dans la gare. Mon rôle est de soutenir ces personnes et de les écouter. Je m'accorde avec elles sur certains points, comme de ne pas fumer dans la gare ou de jeter les déchets dans la poubelle, etc. Au moins une fois par mois, j'essaie de leur rendre visite. Je leur présente les organisations qui pourraient leur venir en aide : CPAS, centres d'actions sociales, centres d'accueil de nuit... La confiance est indispensable, sans quoi mon aide n'est pas acceptée. Mon uniforme Securail en a déjà fait fuir certains, c'est pourquoi je m'habille en civil."

"Une des premières personnes sans-abris avec qui j'ai fait connaissance était Chantal à la gare de Courtrai. J'ai pu la convaincre d'aller frapper à la porte du CPAS. Mes efforts ont porté leurs fruits. Chantal a aujourd'hui un toit. J'apprécie vraiment la reconnaissance de certains."

L'ARLEQUIN PHILANTHROPE DE LA SNCB



"Ma passion pour le théâtre m'a permis de développer différentes compétences sociales. C'est très utile dans mon travail d'expert de terrain."

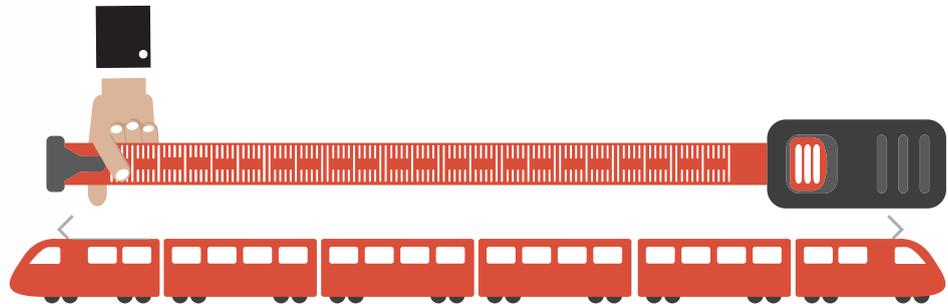
"En 1982, parce que des amis rencontrés dans les mouvements de jeunesse me le demandaient avec insistance, j'ai fondé avec eux le groupe de théâtre 'Harlekijn' à Courtrai. Le théâtre est une passion. En 1983, j'ai joué dans ma première pièce, 'Tante Jutta de Calcutta'. Et en 1993, j'ai mis en scène une pièce pour la première fois. Les répétitions de ma 45^e pièce sont actuellement en cours. Nous répétons trois fois par semaine, je n'ai donc pas le temps d'avoir d'autres hobbies. (rires)"

Vous voulez voir Philip à l'œuvre ? Jetez un œil sur www.toneelkring-harlekijn.be ou sur www.isegrim.be

NOM Philip Strobbe | **AGE** 52 ans | **JOB** expert de terrain | **LIEU DE TRAVAIL** toutes les gares en Flandre | **AIME** le théâtre amateur (acteur et régisseur)



Pourquoi la longueur



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

Même si de plus longs trains sont nécessaires aux moments de forte affluence, leur longueur est limitée par...



L'infrastructure

12 voitures maximum sur un train commercial : la longueur des quais et le sectionnement ne permettent pas plus.



La communication au sein du train

Plus un train est long, plus les données techniques sont transmises difficilement (p. ex. entre la locomotive et la voiture-pilote, éloignées l'une de l'autre).



La capacité de freinage et de traction

Plus un train est long, plus le freinage est difficile (surtout en automne et en hiver) et plus la force de traction doit augmenter (risque de problèmes d'adhérence).

Un renforcement de composition peut avoir une incidence sur les coûts : plus d'entretiens, plus de personnel et plus de capacité de garage (faisceaux...) sont nécessaires.

Une solution : utiliser des M5m et M6 (deux niveaux) pour adapter la capacité aux besoins pendant les heures de pointe sur les axes très fréquentés.

des trains est-elle limitée ?

**Mon train est plus court aujourd'hui,
est-ce une illusion d'optique ?**



Non, c'est peut-être dû au fait que...

- Un incident s'est produit
- Il y a une pénurie temporaire de matériel disponible (pannes,...)
- Il n'y a pas assez de temps pour remettre en service le matériel disponible (manœuvres, transferts,...)
- Du matériel est disponible, mais à l'autre bout de la Belgique
- Le matériel disponible ne correspond pas nécessairement aux lignes ni aux connaissances des conducteurs et accompagnateurs
- Le mauvais temps bloque des trains

Que fait la SNCB dans ce cas ?

- Répartir au mieux le matériel disponible
- Mettre du matériel d'un autre type à disposition
- Revoir le planning des entretiens
- SNCB Technics renforce les équipes de techniciens (la nuit et le weekend, par exemple)
- Les ateliers centraux renforcent exceptionnellement les ateliers de traction (hiver)
- SNCB Transport s'efforce de compléter les trains avec le matériel disponible le plus rapidement possible

ZOOM



Post & Print Services met le paquet !

A partir du 25 mars 2015, le tri, le transport et la distribution du courrier dans nos bâtiments seront totalement réorganisés.

Post & Print Services (PPS) se métamorphose pour offrir un meilleur service à ses clients, qu'ils soient de la SNCB, d'Infrabel ou de HR Rail. De quels changements parle-t-on ?

Une nouvelle méthode de distribution

Le tri de tous les courriers et l'affranchissement pour les envois postaux auront lieu sur un seul et même site à Bruxelles : la mailroom centrale. Les courriers internes sont ensuite acheminés vers les différents bâtiments via transport par route. La livraison du courrier

n'est donc plus limitée aux gares. A destination, l'organisation diffère selon qu'il s'agisse des grands bâtiments de bureaux ou d'autres bâtiments (gares, ateliers, cabines, petits bureaux...). Voyez le schéma ci-dessous.

Une nouvelle méthode d'adressage

A partir du 25 mars 2015, les courriers internes devront comporter obligatoirement une nouvelle adresse postale interne, composée d'un code en chiffres qui identifie chaque bâtiment (et qui remplace notamment

l'actuelle 'section' utilisée dans les services centraux), suivie de la mention abrégée de l'unité organisationnelle du destinataire. On peut y ajouter la description de l'unité, ainsi qu'un nom individuel.

10-07 B-ST.0D5 obligatoire
Post & Print Services optionnel
Willy Van Pevenage optionnel

Exemple d'adressage correct et dans le bon ordre

Courriers internes

Une organisation et des directives différentes selon le bâtiment.

Enlèvement du courrier

Dans les grands bâtiments de bureaux à Bruxelles et des Areas

- Les expéditeurs mettent le courrier dans les bacs 'OUT' aux différents étages.
- Le courrier continue à être retiré par les collaborateurs de PPS pour transport vers la mailroom centrale.

Dans les autres bâtiments

- Le bureau local responsable rassemble le courrier sortant dans un sac postal et le dépose à un endroit convenu du bâtiment pour transport vers la mailroom centrale.

La catégorie d'un bâtiment peut être retrouvée dans la liste des bâtiments sur l'intranet sous l'onglet 'workplace'.





A faire sans attendre !

Inventoriser dès à présent vos documents où figure votre adresse postale interne : templates, formulaires, signature e-mail etc.

Où trouver les adresses postales internes?

Chacun pourra retrouver les nouvelles adresses postales internes des collègues via l'annuaire téléphonique sur l'intranet qui sera prochainement

adapté dans ce sens. Les adresses postales internes seront également utilisées sur les documents HR imprimés. Les codes des bâtiments seront disponibles sur l'intranet sous l'onglet 'workplace'.

Au cours du mois de mars 2015, une brochure reprenant toutes les directives concernant le courrier interne et externe sera disponible.

Et si vous avez déjà des questions, n'hésitez pas à envoyer un mail à postservices@sncb.be

Mailroom

- Tri standardisé par adresse postale interne.
- Les courriers externes sont affranchis et déposés chez bpost le jour-même.
- Les courriers sont préparés pour transport vers les différents bâtiments.



Livraison du courrier

Dans les grands bâtiments de bureaux à Bruxelles et des Areas

- Les collaborateurs de PPS continuent à déposer le courrier 'IN' (un bac par unité organisationnelle) aux différents étages.

Dans les autres bâtiments

- Le bureau local responsable réceptionne le sac postal et se charge de dispatcher le courrier.



Ouverture de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek

La liaison ferroviaire du Liefkenshoek a été mise en service le 14 décembre 2014, en même temps que le lancement du nouveau plan de transport. Cette liaison offre un deuxième accès au port d'Anvers aux trains de marchandises. Le tunnel Kennedy est ainsi moins fréquenté par ces trains, laissant plus de capacité pour le trafic voyageurs.

La liaison permet aussi une meilleure connexion entre les rives gauche et droite (et donc entre les gares de triage de Waaslandhaven et d'Anvers-Nord),

ce qui permet de stimuler l'activité économique et d'éviter les changements de front à Schijnpooort, ce qui offre un gain de temps d'une vingtaine

de minutes. Par ailleurs, le Liefkenshoek est également une liaison sûre, dotée de l'ETCS, de détecteurs de fumée et d'extincteurs.

L'ouverture de la ligne est l'aboutissement de 6 ans de dur labeur. En voici les moments-clés.

18/04/2006

Infrabel lance la procédure d'adjudication pour le financement et la construction de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek.

05/11/2008

Infrabel clôture la procédure d'adjudication et conclut un contrat avec la société Locorail NV.

12/11/2008

Début des travaux de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek.

17/11/2009

Les éléments des tunneliers arrivent sur le chantier.

Janv. 2010

Les tunneliers Bobette et Fanfreluche entament leur voyage sous l'Escaut et le Kanaaldok.

LA LIAISON
FERROVIAIRE
DU
LIEFKENSHOEK
EN CHIFFRES

6 km, c'est la longueur totale des deux pertuis du tunnel de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek. Cela en fait les plus longs tunnels du réseau ferroviaire belge.

Saviez-vous par ailleurs que les tunnels ont été baptisés "tunnel Antigone" à la demande des services de secours ? Ceci afin d'éviter toute confusion avec le tunnel routier du Liefkenshoek.

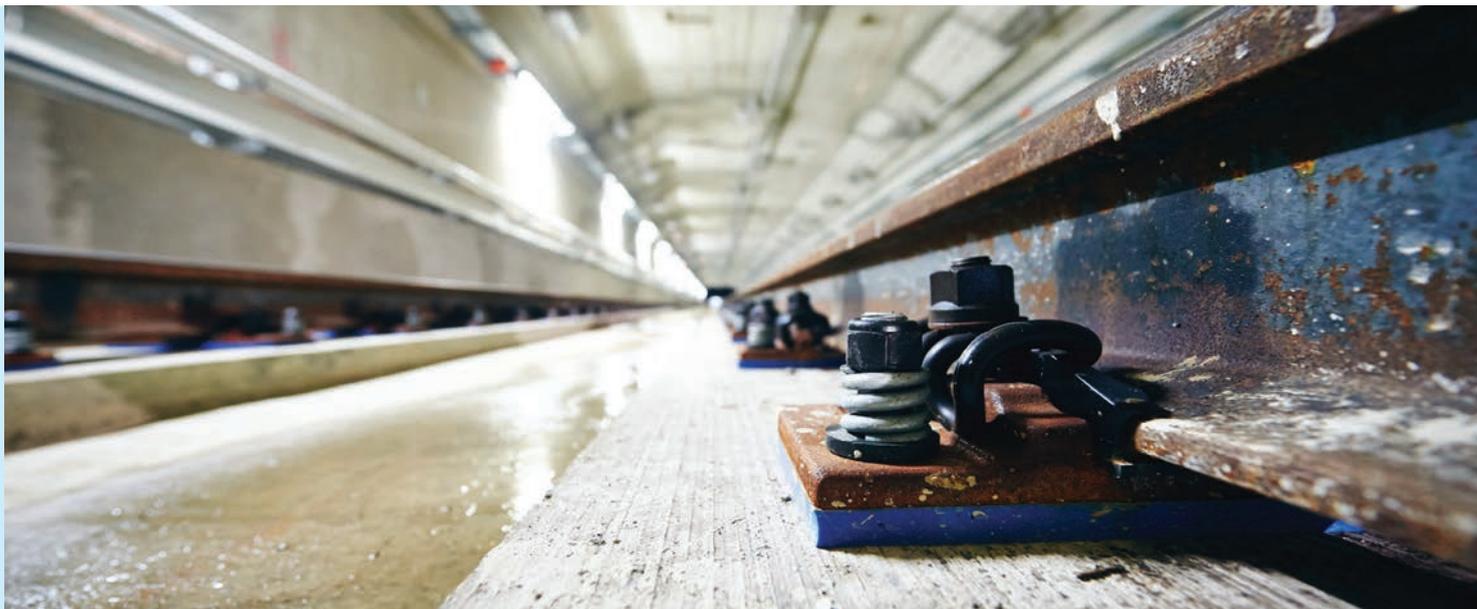
102 m, c'est la longueur des tunneliers Bobette et Fanfreluche, qui étaient commandés de façon très précise par ordinateur et laser. Le bouclier de forage à lui seul mesure 11,7 mètres; les cinq voitures de suite mesurent chacune 18 mètres de long.

15 m/jour est la distance moyenne parcourue par les tunneliers, avec des pics allant jusqu'à 45 mètres par jour.

Cela n'a pris que **6 ans** pour construire le plus gros projet ferroviaire de Belgique.

40 m Les trains peuvent désormais circuler à 40 m sous l'Escaut via le tunnel Antigone.

Il a fallu **1,5 an** pour forer les deux tunnels.



16/05/2011

Bobette arrive au terme de son voyage de 6 km sous l'Escaut. Après 1 an et demi de forage, le 1^{er} des 2 pertuis à voie unique du tunnel devient réalité.

08/12/2012

Infrabel débute l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (voies, signalisation et caténaies) sur la liaison ferroviaire du Liefkenshoek.

Sept. 2013

Les travaux de génie civil pour la liaison ferroviaire du Liefkenshoek sont achevés.

26/02/2014

Infrabel achève les derniers travaux de voie.

16/06/2014

Infrabel organise des tests de sécurité sur la nouvelle liaison ferroviaire du Liefkenshoek.

09/12/2014

Inauguration officielle de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek.

600 ouvriers étaient actifs sur le chantier lors des pics d'activité, à l'occasion du forage des tunnels.

3 millions de m³ de terre ont été évacués par les tunneliers. Cela correspond au contenu de 1.200 piscines olympiques de 2 mètres de profondeur.

33,5 km de voies et de caténaies ont été nécessaires pour l'aménagement de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek.

Il y a **244 km** de câblage dans la nouvelle liaison.

50 signaux assurent la sécurité et un trafic ferroviaire fluide sur la nouvelle ligne ferroviaire.

Il y a **14** puits d'évacuation.

Il y a **13** liaisons entre les deux pertuis du tunnel.

24/7 La sécurité dans les tunnels est assurée 24h/24 et 7j/7. Les tunnels sont équipés de différents systèmes de sécurité dont un système automatique d'extinction à mousse et un système pour évacuer rapidement la fumée et la chaleur.

Le nouveau site intranet de HR Rail

Pour rester au courant de toute l'actualité dans le domaine HR, il suffit de jeter régulièrement un coup d'œil sur le nouveau site intranet de HR Rail.

Vous avez des questions 'HR' ? L'intranet de HR Rail vous donne des réponses claires et précises. Dans un environnement web convivial et visuellement attractif.

1. L'intranet de HR Rail reste-t-il accessible aux collaborateurs travaillant à la SNCB ou chez Infrabel ?

Oui, le site de HR Rail est accessible à l'ensemble des collaborateurs. Sur les sites intranet respectifs de la SNCB et d'Infrabel, il suffit de cliquer sur le lien vers le site de HR Rail. Vous pouvez aussi taper directement l'adresse dans la barre d'adresse de votre browser : <http://intranet.hr-rail.be>

2. Quelles sont les infos que je peux trouver sur la page d'accueil ?

- Une barre de menu avec différentes rubriques principales : pour visualiser les sous-rubriques, déplacez votre souris sur la rubrique principale.
- Actualités :
 - A la Une : les webnews qui méritent certainement l'attention ;
 - Job News : les offres d'emploi internes les plus récentes. Pour avoir un aperçu de toutes les offres d'emploi internes en cours, cliquez sur 'Toutes les job news' ;

- Autres news : les autres webnews de HR Rail. En cliquant sur 'Toutes les news', vous obtenez un aperçu de toutes les webnews du moment.

- Mes favoris : vous trouvez ici la liste des pages que vous ajoutez vous-même à vos favoris. Pour ce faire, cliquez sur 'Ajouter à mes favoris' en-dessous de chaque page. Sous 'Mes applications' se trouvent les applications que vous avez ajoutées à vos favoris.
- Raccourcis : liens directs vers les pages qui sont actuellement à la une.
- Applications : lien direct vers quelques applications. Pour visualiser la page avec toutes les applications, cliquez sur 'Toutes les apps'.
- Moteur de recherche : vous pouvez rechercher des collègues, des formulaires, des offres d'emploi, de la réglementation... Dans cette première phase, vu les délais serrés, il a été choisi de travailler avec le moteur de recherche standard de Sharepoint. Dans une phase ultérieure, le moteur de recherche sera adapté en tenant compte des besoins spécifiques de notre entreprise. Pour retourner de votre page visualisant les résultats de la recherche vers la page intranet, il suffit d'utiliser le bouton 'back' de votre browser.

3. Qu'est-ce qui a changé dans la rubrique réglementation ?

Les textes officiels de la réglementation se trouvent dans la rubrique 'Réglementation'. On y trouve le Statut du personnel, les conventions relatives à la mise à disposition du personnel, les RGPS... Les nouvelles instructions HR se trouvent également à cet endroit. Pour retrouver les avis et circulaires des années précédentes, vous devrez consulter le HRDoccenter (accessible à tous les membres du personnel à partir de l'intranet de HR Rail). Tous les avis et circulaires de l'année en cours sont par contre disponibles sur l'intranet.

4. Où puis-je trouver les offres d'emploi sur le nouveau site ?

Désormais, toutes les offres d'emploi sont rassemblées sur une seule page sous la rubrique 'Info Jobs' ou en cliquant directement sur l'icône "Emplois vacants" sur la page d'accueil. La catégorie (poste à profil, poste pour fonctionnaires supérieurs...) de chaque offre d'emploi est indiquée dans un tableau, avec la mention de la société concernée et la date limite pour l'envoi des candidatures. Les offres d'emploi internes les plus

The screenshot shows the HR Rail website interface. At the top, there is a navigation bar with links for Home, HR Rail, Votre carrière, Vos avantages, Réglementation, and Info jobs. Below this is a 'Liens populaires' section with icons for Restaurants, Mutualité, Train@Rail, Formulaires, Réglementation, and Postes vacants. The 'Actualités' section features a 'A LA UNE' banner with four articles: 'Bonne année!', 'Nouveau site Internet de HR Rail', '22 janvier: menu oriental', and '2000e recruté!'. Below this is the 'JOB NEWS' section with three job listings: 'Gestionnaire immobilier - B-ST', 'REX Regularity Coordinator', and 'REX Fleet Analyst'. The 'AUTRES NEWS' section includes 'Introduction des formulaires P260 en vue de bénéficier de l'avantage fiscal' and 'Votre journal de bord nous aide à engager de nouveaux collègues!'. On the right side, there is a 'MesFavoris' section with 'Mes pages' and 'Mes applications' tabs, and a 'Raccourcis' section with links to 'Site des pensionnés', 'Vers l'ancien Intranet HR Rail', and 'Service social'. Below that is an 'Applications' section with links to 'P30', 'Uniweltime', 'Railtime', 'Info train', and 'Demandes de facilités de circulation'. There is also a 'LIVRE D'ORDRE HR Rail' section and an 'HR Rail DASHBOARD' for June 2014 showing statistics for 'Total personnel' (15.243), 'Nouveaux personnel' (625), and 'Op. pensioen' (415).

récentes sont également visibles dans 'Job News' sur la page d'accueil du site.

5. Où se trouve désormais la rubrique 'HR en quelques clics' ?

Dans 'HR en quelques clics', on pouvait retrouver la réglementation expliquée de manière facilement

compréhensible. Dans le nouvel intranet, tous les thèmes développés se trouvent désormais dans la rubrique 'Votre carrière', complétés avec des sujets supplémentaires et d'autres informations utiles. De cette manière, le contenu de l'ancienne rubrique 'HR en quelques clics' forme le fil conducteur du nouveau site.

L'allocation spéciale pour périodes de grand froid



Saviez-vous qu'il existe une allocation spéciale pour périodes de grand froid ?

Si, pendant au moins une heure, vous devez travailler à l'extérieur à une température égale ou inférieure à 7 degrés, vous pouvez prétendre à cette allocation spéciale.

C'est également le cas si vous travaillez dans un grand hall qui n'est pas équipé d'appareils de chauffage fixes ou d'appoint ou si, en tant que personnel de train, votre travail vous expose aux grands froids. Les périodes de grand froid sont déterminées sur base des données de l'IRM. Les données sont ensuite communiquées par une web-news sur le site intranet de HR Rail. Cette allocation peut être cumulée avec d'autres allocations et indemnités.

Plus d'infos ?
Lisez l'avis 136 H-HR/2010



POUSS'CAFÉ

GO WEST !

Vous rêvez de vous la jouer "Nuits blanches à Seattle" sur le toit de l'Empire State Building ? De survoler la statue de la liberté en hélico ? Ou préférez-vous Washington pour voir la Maison Blanche en vrai ? Et tout cela en train ? SNCB Europe réalise votre rêve américain.



Voyager en toute liberté sur les traces des pionniers

Choisissez la formule **USA Rail Pass**.

15, 30 ou 45 jours au choix, ce Pass est le plan idéal pour traverser les Etats-Unis d'Est en Ouest, en ayant défini à l'avance le nombre de trajets. Un Pass de 15 jours revient à 414 €* (207 € pour un jeune jusqu'à 16 ans inclus) et offre la possibilité d'effectuer 8 trajets. Par trajet, on entend une relation directe; s'il y a une correspondance, on parle alors de deux trajets.

*selon le cours du dollar.

City trips

Boston > New York: 3h34
Washington > Philadelphie : 1h35

Comment réserver ?

C'est simple. Envoyez un mail à SNCB Europe "Produits spéciaux" : spp@sncb.be en spécifiant votre demande. Vous recevrez vos billets en version électronique par retour de mail.

Vous pouvez réserver vos billets de train jusqu'à 11 mois avant le départ; le USA Rail Pass peut être obtenu à partir de 3 mois avant le départ.

Vous pouvez acheter à l'avance vos billets de train pour vos citytrips aux USA. Par exemple, pour 140 € (en 2^{ème} classe) réservation incluse, vous pouvez relier New York à Washington. Et ceci en seulement 2h48 !

Tenté par d'autres destinations ? Plongez dans les ruelles pittoresques de Boston, visitez Harvard, suivez les traces de Benjamin Franklin à Philadelphie ou mettez-vous à l'heure Amish.

Inutile de prendre votre carte FIP, elle n'offre aucun avantage aux USA.



"Si j'étais CEO..."

*je simplifierais
les procédures
administratives,
sans hésiter !"*

Pour B&You, Amélie Loos est devenue CEO d'un moment. Cette Senior Buyer de 30 ans est très motivée. "J'aime mon métier et je veux progresser", déclare-t-elle d'emblée. Au sein de B-PI "Procurement and Investments", le service staff qui gère les achats et la chaîne logistique pour les ateliers, Amélie travaille pour le service qui est responsable des achats de pièces de rechange pour le matériel roulant. Son rôle ?

Déterminer quelle est la meilleure stratégie sur le long terme et gérer les contrats d'approvisionnement.

Notre CEO d'un jour aime le climat de changement et les défis induits par la libéralisation à venir. Pour les relever, elle a des idées. "Si je devenais CEO, bon il y a encore du chemin à parcourir, dit-elle en souriant, la première chose que je ferais, c'est de simplifier les procédures administratives.

Remplir moins d'exemplaires du même document et envoyer les documents électroniquement permettrait de travailler plus vite et de réaliser des économies. Certains fournisseurs conservent un fax uniquement pour nous."

"Un deuxième point d'amélioration, ajoute-t-elle, serait une meilleure communication entre les services. Nous devrions plus facilement pouvoir identifier les collaborateurs et leur fonction. Dans notre service, pour pallier à ce manque, nous organisons, depuis peu, une grande réunion lors du lancement de projets importants. Ce qui nous permet de connaître toutes les personnes impliquées, ainsi que leurs besoins et leur rôle."

"Le fait d'améliorer la collaboration entre les différents services au niveau des achats peut avoir des répercussions sur la ponctualité et la sécurité : une pièce de remplacement appropriée au bon endroit peut éviter une panne, voire un accident !", conclut Amélie.

NOM Amélie Loos | **AGE** 31 ans | **LIEU DE TRAVAIL** Bruxelles-Midi | **JOB** Senior Buyer | **AIME** le dessin, la peinture, les rénovations.



Pour le concours du B&You n°4, notre petit train s'était caché dans un musée... Mais lequel ? Il s'agissait du Musée de l'Institut royal des Sciences naturelles de Belgique. Tom Vanspauwen a remporté le smartphone Samsung Galaxy et Philippe Gosselin a gagné un séjour pour deux personnes au Château de Limelette. Les noms des gagnants des places de cinéma figurent dans une webnews publiée sur l'intranet.

Concours

Notre petit train est à présent monté à bord... d'un train grandeur nature. Mais de quel type de matériel s'agit-il ?

- M6
- Desiro
- AR41



A gagner :

- 1** séjour VIP de deux jours pour 4 personnes au Parc Astérix (50 km au nord de Paris), comprenant les accès all-in au parc, la nuit à l'Hôtel des Trois Hiboux attenant au site, le petit-déjeuner et le diner-buffet.
- 1** smartphone Samsung Galaxy S5
- 4** chèques ICI PARIS XL d'une valeur de 25€

Envoyez votre réponse par email à bandyou@sncb.be ou par courrier interne à B&You, B-CP.023, section 13/2, Avenue de la Porte de Hal 40, 1060 Bruxelles avant le **20/03/2015**. N'oubliez pas de mentionner votre nom, prénom, numéro d'identification, votre adresse email, votre numéro de GSM et le service dans lequel vous travaillez.

Les prix de ce concours sont offerts par Rail Facilities.

