

Petit shopping à Bruxelles-Midi



Un CD de Duran Duran. Un album Tintin qui parle de Dupont-Dupond. D'infinies douceurs chez madame bonbon ou Belgian chocolate. Un quartier de pizza de c't'italien qui aura bientôt un Quick pour voisin. Trois grammes d'or dans un petit bracelet qui fera bien son effet. Un ensemble savon-after-shave-shampooing très bio du Body Shop.

s'affiche aussi homéo. Jacques Prévert y aurait ajouté un raton laveur. Moi, j'en ai eu mon compte. A lécher les vitrines de Bruxelles-Midi, j'ai presque manqué mon train. Faut dire qu'elles séduisent, ces boutiques toutes neuves, dans un espace aux vives lumières colorées, en bord de gare... encore que non: dans la gare. Elles ont fleuri en quelques semaines,



A moins qu'un élégant flacon d'une fragrance affriolante en free tax chez la planète d'en face... Un objet "européen", en bleu avec la couronne d'étoiles jaunes. Ou un produit "ordinaire", puisé dans les rayons d'un GB de poche. Un croissant, un sandwich, une gaufre, une pâtisserie, si ce n'est une saucisse chaude coiffée de choucroute... avec moult boissons à 0 ou 6°. Les chaussettes bariolées avec cravate assortie, ou bien un petit ensemble sympa à prix démocratique. Et pour qui renifle, les gouttes nasales délivrées sans ordonnance sous une croix verte qui

et elles vous absorbent maintenant, comme dans un petit îlot de rues commerçantes au détour desquelles on s'attend presque à découvrir la Grand-Place. Elles seront bientôt encore plus nombreuses. Y verra-t-on un boulanger, un traiteur, un coiffeur, une agence de banque (le bureau de change y était parmi les tout premiers) ?

La gare est désormais un petit peu plus qu'une gare, un petit peu plus animée entre ses quais et ceux du métro, un petit peu plus près de nos clients. Ah, vous avez dit "clients" ?

Auto-train: un avant-goût des vacances !



Narbonne, Toulouse, Avignon, Saint-Raphaël, des noms qui sentent la garrigue, le thym et le romarin, des endroits où l'huile d'olive se marie parfaitement avec les belles tomates rouges mûries au soleil, des régions où l'accent nous rappelle inmanquablement que le soleil peut faire chanter la langue.

Pour y aller, il ne faut pas avaler les kilomètres avec sa nouvelle voiture, il ne faut pas plus sauter dans le premier avion, il suffira tout simplement de se rendre dans une des gares de départ de l'auto-train. Ces quatre villes françaises sont au programme de la saison hivernale. D'autres destinations s'y ajoutent en été: Brive, Bordeaux, Biarritz, Tarbes, Bologne et Rimini.

Imaginez un instant la gare de Schaerbeek le 10 juillet dernier, une des dates-clé des départs par auto-train. Nous sommes dans le courant de l'après-midi. Progressivement les voitures des clients arrivent chargées à ras bord. Entre Maman, Papa, Fiston et Fille, entre les valises et les pelles, entre les jeux de société et le sac des essuies de bain, il n'y a plus la moindre place ! Toute la famille débarque soucieuse de découvrir "son" compartiment.



Pendant ce temps, Papa reste courageusement au volant après avoir décidé d'embarquer lui-même sa voiture sur le train. Il aurait pu se faire aider par le personnel de la gare, mais le défi ne lui fait pas peur: il préfère le faire lui-même. Pendant que Maman

remonte le quai en cherchant la voiture 138, les enfants rigolent des farces du clown présent pour détendre encore plus une atmosphère pourtant déjà très joyeuse.

Dans 20 minutes, le train part. Tout le monde est bien installé dans son compartiment. Fiston et Fille se chamaillent bien un peu pour choisir leur couchette mais les parents ne s'en font pas. Demain, ils seront au soleil frais et dispos !

Les destinations françaises et italiennes de l'auto-train ont marché à fond l'été dernier. De nombreux vacanciers ont choisi cette formule à la fois reposante et souple. On peut descendre en train et remonter en voiture, on peut faire l'inverse. On peut débarquer à Bordeaux (pendant l'été) et repartir de Toulouse, etc. Bref, les voyages combinés à la carte !



AUTO-TRAIN EN CHIFFRES

LE SERVICE
3 gares auto-train en Belgique: **Schaerbeek**: 75 % du trafic, liaisons vers le Sud de la France et l'Italie. **Bressoux**: mêmes destinations que Schaerbeek, excepté Tarbes, Bologne et Rimini. **Denderleeuw**: depuis 2 saisons, liaisons vers Innsbrück. En tout, 12 relations internationales: 9 avec la France; 2 avec l'Italie et 1 avec l'Autriche. Destinations-vedette: Narbonne et St-Raphaël.

LES TENDANCES
L'été 97: 6.625 véhicules transpor-

tés, 25% de mieux qu'en 96, toutes destinations confondues. Pour la saison hivernale 97-98, on a enregistré une hausse de presque 14% avec 2.998 véhicules transportés. La tendance de l'été 98 est à la hausse pour les 3 gares auto-train. Recette de cette progression: la qualité et l'étendue des services offerts. Dans cette perspective, on a renouvelé la flotte des auto-trains, amélioré le confort des voitures et opté pour un accueil plus personnalisé des voyageurs. Le tout porté par une campagne publicitaire très ciblée.

Dans ce numéro, vous trouvez entre autres :

TELECOM,
Présentation centre de services

P. 3 - 5

FACILITY MANAGEMENT,
Pour la pause à midi

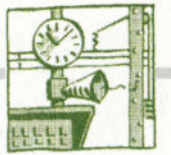
P. 6

TRAINS MARCHANDISES
Moins d'arrêts aux frontières

P. 7

TECHNIRAIL
De l'or dans les mains

P. 8



L'environnement adapté à la région

Nos spécialistes en environnement, attachés à l'UCC SE, ont la responsabilité d'appliquer un plan d'action pluriannuel. Ce plan contient les intentions et les projets de la SNCB en vue de protéger et de respecter l'environnement tout en développant son activité.

Bien sûr, ce plan prévoit que l'entreprise suive à la lettre les prescriptions environnementales des pouvoirs publics. Et là, il faut bien l'avouer, le travail de coordination de l'UCC n'est

pas simple: chaque région possède sa législation propre dans le domaine. Au moment d'éditer une circulaire énumérant toutes nos obligations, il a fallu envisager la publication de trois versions distinctes. C'est le site de travail qui détermine à quelle circulaire se référer lorsque se pose une question qui a trait à l'environnement.

La rédaction de C'EST À DIRE tient à l'oeil le travail de nos collègues et y fera écho à chaque nouveauté.



Ca grimpe chez Thalys

Un chou...la plus de train

Le Thalys qui relie Paris à Bruxelles effectue depuis le 27 septembre un aller-retour supplémentaire. Ce voyage supplémentaire en fin de soirée porte à 19 le nombre de départs de la ville Lumière vers la Capitale européenne (17 dans l'autre sens).

Avancée en Allemagne

En 3 h 01, il vous sera désormais possible de rejoindre directement Düsseldorf en Thalys. Entre Bruxelles et Cologne, on peut emprunter 7 Thalys par jour. Düsseldorf sera desservie une fois par jour.

Chaussez vos skis et c'est parti...

En hiver 98, un Thalys emmènera tout schuss les amateurs de glisse vers les sommets enneigés des Alpes françaises. Les stations de sports d'hiver les plus courues vous seront désormais ouvertes. Le Thalys parti de Belgique desservira les gares françaises de Moutiers, Aime-la-Plagne, Landry, Bourg-Saint-Maurice où des correspondances en bus vous conduiront vers les stations de ski.

La médecine du travail de la SNCB au service de la Cour des Comptes

Le service de médecine du travail de la SNCB est désormais associé à la Cour des Comptes en vue d'y développer une politique préventive de santé comme la loi du 4 août 1996 - avec ses arrêtés d'application du 31 mars 98 - en fait obligation à tout employeur.

Cette politique s'articule autour de deux grands axes: l'analyse des risques (prise en charge par un groupe de travail) et la surveillance médicale proprement dite. C'est pour organiser cette surveillance que la Cour des Comptes a fait appel au service de médecine du travail de la SNCB.

Ce service est riche d'une expérience de plus de 40 années. Il assure le suivi de santé de quelque 4.000 agents travaillant devant écran, de 9.000 autres exerçant des fonctions de sécurité et 9.000 dont les fonctions s'accompagnent d'une situation de risque définie dans le RGPT, Règlement Général de la Protection du Travail. Il met aussi l'accent sur la promotion de la santé et sur une bonne information dans ce domaine.

Marie-Christine Lamon, médecin principal à notre centre régional de médecine du travail de Bruxelles, est depuis le 1^{er} septembre le médecin de contact pour tout le personnel de la Cour des Comptes.

Menu coréen pour l'atelier TGV de Forest

Le 17 août, une rame inhabituelle entrain à l'atelier TGV de Forest. Un nez semblable à nos TGV mais des yeux légèrement en amandes. C'était un TGV "à l'asiatique", de conception française, sortie des usines Alstom, qui roulera en Corée dès 2001.

Le groupe franco-britannique ALSTOM a décroché plusieurs marchés pour l'implantation du TGV dans la région Asie/Pacifique. Il travaille pour la ligne TGV de Corée du Sud reliant Séoul à Pusan (423 km), dont les 46 rames seront progressivement mises en service à partir de 2001.

VALIDATION DE LA RAME

Dans le cadre de la validation de la rame du TGV-Corée, des essais à 300 km/h ont été réalisés sur les lignes françaises avant l'expédition en Asie. Un reprofilage de toutes les roues était indispensable en préalable à des mesures de bruit de circulation.

La composition de la rame, 400 m indéformables, ne permettait pas un passage sur l'un des tours en fosse de la SNCF qui ne peuvent accueillir que 200 m. Pour y passer quand même, il aurait fallu recourir à des artifices spéciaux, longs et coûteux, pour décrocher les voitures.



D'allure semblable aux nôtres, la motrice du TGV-Corée a un nez aérodynamique. Seule distinction, ses yeux légèrement bridés.

La longueur de la rame a nécessité le passage sur notre tour en fosse qui peut recevoir 400 m non scindés.



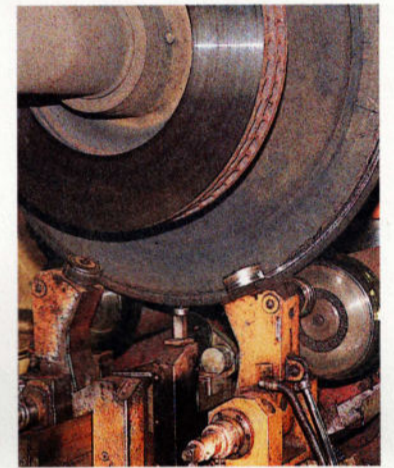
NOTRE KNOW-HOW S'EXPORTE

La SNCF a sollicité l'appui technique de notre atelier TGV de Forest-Bruxelles, capable de recevoir cet hôte imposant qui s'apparente étroitement au TGV-R de la SNCF: une rame TGV d'une longueur de 388 m et d'un poids sur rails de 704 tonnes pour 2 motrices encadrant 18 voitures.

L'atelier a traité le reprofilage complet de cette rame, travaillant sur un total de 12 essieux moteurs et 34 essieux porteurs.

TOURCOING - BRUXELLES FOREST - QUÉVY - BELFORT

Le 17 août, la rame a été achemi-



Le tour en fosse sert à remettre à neuf le profil des roues qui auraient subi des usures.

née vers Forest depuis Tourcoing. A peine 3 jours et 2 équipes de 2 agents auront été nécessaires pour effectuer les travaux. Après le reprofilage, la rame a été tractée vers Quévy pour rejoindre l'usine de Belfort (France) où Alstom construit ses TGV. En raison d'une différence de voltage et de la mise en pression réduite de l'équipement de frein, 2 locos et wagons encadreurs ont accompagné la rame à bon port. ■

Deux nouvelles réalisations de star 21



↑ Un bâtiment qu'on achève. Bientôt les Louviérois auront une nouvelle gare.



↔ Ottignies: le bâtiment de la deuxième gare de Wallonie ouvrira ses portes -automatiques - prochainement.

Télécom: 430 personnes qui communiquent!

Connaissez-vous la pièce de Molière «Le bourgeois gentilhomme»? Monsieur Jourdain y fait de la prose sans le savoir et il en est particulièrement fier. A la SNCB, c'est un peu la même chose. Combien d'entre nous savent en effet que notre entreprise est aussi une grande société de télécommunications? Mieux encore, l'intérêt de la SNCB pour les télécommunications est très ancien puisqu'elle a possédé le tout premier réseau de télécommunication privé du pays. Bien avant la 2^{ème} guerre mondiale, des lignes aériennes le long de nos voies véhiculaient les informations du dispatching et les codes télégraphiques! La création de la division «télécom» remonte, elle, à 1947, faisant partie de la toute jeune Direction E.S. Cinquante et une années plus tard, Télécom est un centre de services qui occupe 430 personnes dont la grande majorité sont dans les régions. Cette équipe, composée de nombreux ingénieurs et techniciens spécialisés, a comme mission de gérer les moyens de télécommunication de la SNCB et de valoriser à l'extérieur de l'entreprise son savoir-faire et les réserves de capacité non utilisées pour les besoins internes. La gestion comporte des aspects aussi bien techniques qu'administratifs. Télécom traite par exemple les 3.000 factures envoyées tous les deux mois par Belgacom! Comme les activités sont en plein développement, les besoins en personnel qualifié vont en augmentant notamment pour des électroniciens ainsi que des ingénieurs civils et industriels.

UN OUTIL ESSENTIEL

Le réseau de télécommunication est avant tout un outil essentiel pour notre entreprise notamment pour la sécurité et la bonne ges-

tion des mouvements des trains. C'est pourquoi, l'accent est mis sur le développement et la modernisation de la radio sol-train et de la téléphonie opérationnelle dans les cabines. Le réseau est également un instrument de communication vers les voyageurs. Il doit être amélioré pour permettre aux agents concernés d'assurer une meilleure information au quotidien. Pour accomplir ces missions, Télécom suit de près les évolutions technologiques afin que les équipements utilisés atteignent un niveau d'efficacité élevé. Tous ces développements, qui se déclinent de multiples façons dans la vie de tous les jours à la SNCB, sont en grande partie rendus possibles grâce à un réseau de câbles performants. Actuellement, la fibre optique remplace avantageusement les circuits en cuivre malheureusement soumis à l'induction des courants dans la caténaire. Ce câble prodigieux nous met à l'abri de ce phénomène et permet la transmission d'un volume important de données à très grande vitesse.

Quand le réseau de fibre optique sera terminé, soit à la fin de 1999, quelque 2.000 kilomètres de câbles auront été placés. Rien que pour le téléphone et le fax, à ce jour, 23.000 raccordements sont reliés à une centaine de centraux répartis dans le pays. Il est difficile sinon impossible d'imaginer la quantité d'informations voix-data qui pourront ainsi être échangées dans toutes les régions du pays. C'est précisément ce qui fait notre force! La densité de nos réseaux de transmission et leur puissance accrue grâce à la fibre optique sont des atouts à valoriser. Comme la capacité totale de transmission dépasse nos besoins, nous avons tout intérêt à la valoriser auprès de clients extérieurs. Comme expliqué par ailleurs, cette démarche est déjà largement couronnée de succès. Ce succès externe va-t-il nous faire oublier nos clients internes à la SNCB? Certainement pas! Au contraire, ces succès permettront d'améliorer encore la qualité de nos services en les confrontant aux exigences du marché.



Geert Bisschop: Comment répondre à toute cette demande



A Anvers, Geert Bisschop est le chef de zone. Si on lui demande de qualifier en quelques mots son travail, il parle d'un métier passionnant, de perspectives enthousiasmantes, de contacts intéressants notamment sur le plan international et d'un intérêt massif des entreprises extérieures mais il ajoute «qu'il y a malheureusement trop peu de monde pour pouvoir y répondre rapidement».

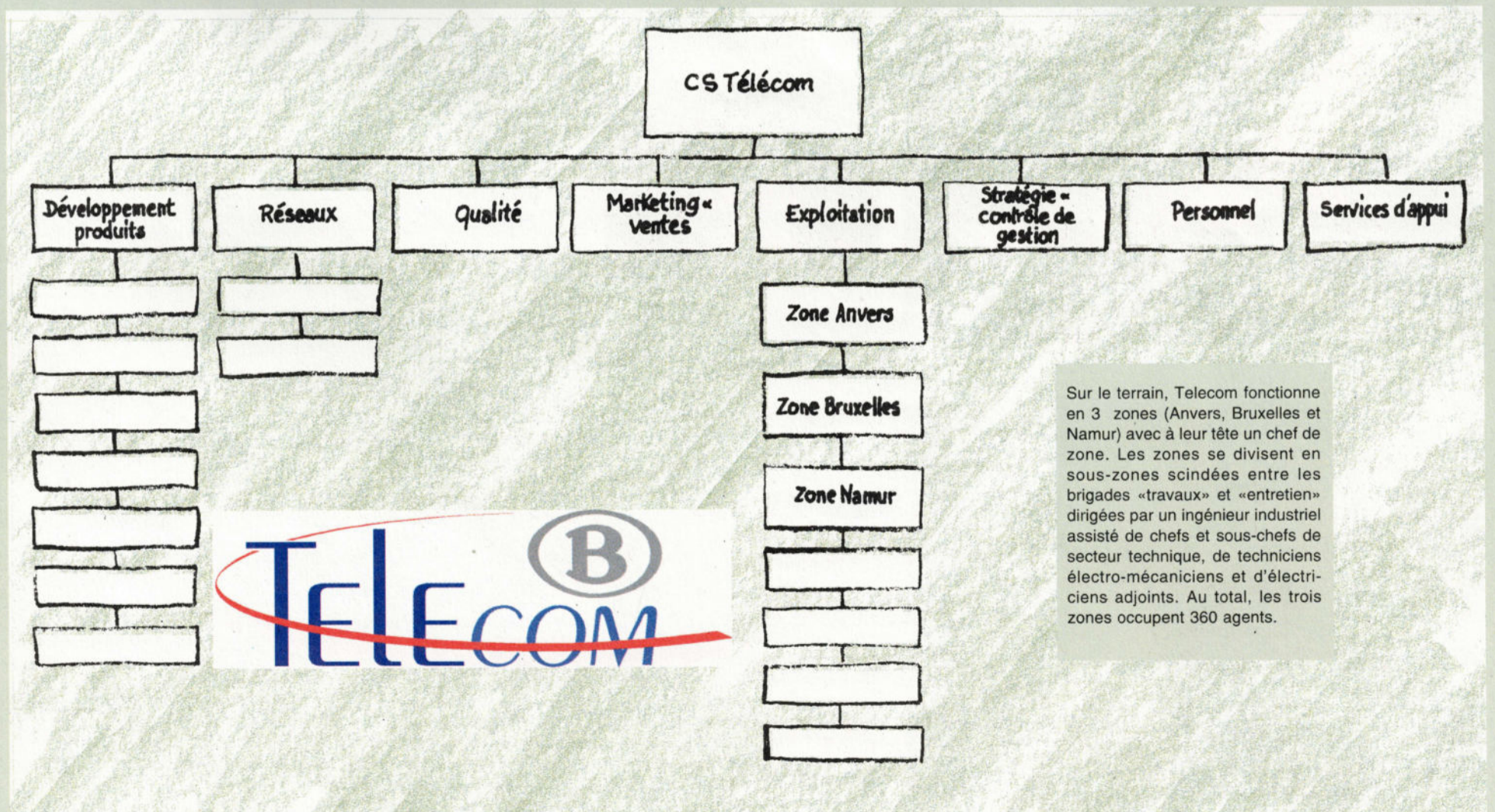
Avec cela, vous n'avez sans doute pas encore compris ce que fait exactement Geert Bisschop. Laissons-le raconter son travail.

«Quand un opérateur demande une liaison entre Anvers et Bruxelles, c'est nous qui la réalisons. Nous vérifions tout d'abord si elle existe et dans le cas contraire nous l'installons. Le contrat Mobistar est coordonné par Bruxelles mais tout le reste se passe ici. De tels contrats sont évidemment très importants mais nous commercialisons également de plus petits projets. Nous avons, par exemple,

aménagé un réseau dans le port d'Anvers pour couvrir nos besoins et depuis un an nous fournissons également les entreprises extérieures qui le souhaitent. La SNCB a signé au début de l'année un contrat avec Noord-Natie dont les 9 implantations sont connectées via notre réseau. Depuis lors, les demandes n'ont cessé d'affluer. Nous avons l'intention de commercialiser des liaisons entre les différents sites portuaires».

Comme l'explique Geert Bisschop, le travail de la zone d'Anvers ne s'effectue pas en vase clos: «Nous nous concertons systématiquement avec Namur et Bruxelles. Nous préparons ensemble des plates-formes de monitoring pour traiter les dérangements de nos clients internes et externes. Nos clients appellent actuellement les GSM de nos techniciens ce qui n'est pas très fonctionnel. Les plates-formes nous permettront de centraliser les appels et d'y répondre ainsi plus efficacement. Nous nous réunissons régulièrement avec les dirigeants des sous-zones pour discuter de la structure et des problèmes qui se posent».

Si nous ne l'arrêtons pas, Geert Bisschop continuerait à parler de son job tant il est passionné. «Beaucoup de choses restent à faire en télécommunication. Nous espérons encore compléter notre équipe. A l'horizon, la liaison nord-sud d'Anvers.»



Sur le terrain, Telecom fonctionne en 3 zones (Anvers, Bruxelles et Namur) avec à leur tête un chef de zone. Les zones se divisent en sous-zones scindées entre les brigades «travaux» et «entretien» dirigées par un ingénieur industriel assisté de chefs et sous-chefs de secteur technique, de techniciens électro-mécaniciens et d'électriciens adjoints. Au total, les trois zones occupent 360 agents.

Fibre optique bien sous tous rapports cherche clients

Le centre de services Télécom valorise le savoir-faire et les réserves de capacité de la SNCB vers l'extérieur. Avec beaucoup de succès.

Comme il est expliqué par ailleurs, un réseau de télécommunication performant est indispensable au bon fonctionnement de l'entreprise. C'est d'abord et avant tout pour nos propres besoins que le développement du réseau est assuré en permanence. Mais le remplacement des anciens câbles par la fibre optique augmente considérablement les capacités de débit existantes ou potentielles. En outre, la SNCB a acquis un important savoir-faire qui repose sur une utilisation des télécommunications extrêmement professionnelle. Ces moyens techniques et ces compétences sont aujourd'hui commercialisés à des tiers. C'est à la fois un moyen de

valoriser nos atouts et de maintenir en permanence notre réseau de télécommunication au niveau de qualité le plus élevé. Plusieurs contrats signés ces derniers mois témoignent du succès de cette démarche. Après des accords conclus avec Esprit Telecom pour l'utilisation de la fibre entre les Pays-Bas et la France, avec EUNET Belgique (Internet) et avec Noord-Natie dans le port d'Anvers, la SNCB a décroché trois nouveaux clients-partenaires: Viatel, Mobistar et BT (British Telecom).

VIATEL: 630 KILOMÈTRES

Viatel est une entreprise américaine qui fournit des services de télécommunications nationaux ou internationaux aux entreprises sur quatre continents. Depuis le printemps dernier, cette société développe en Europe le "Circe Network", un important réseau de télécommunication qui atteindra la longueur totale de 3.671 kilomètres-route. Il permettra de connecter des villes comme Anvers, Amsterdam, Bruxelles, Cologne, Düsseldorf, Essen, Londres, Nancy, Paris, Rotterdam, Strasbourg et Stuttgart. Au total, Viatel sera directement présente dans 30 cités européennes. En avril dernier, Viatel a signé un contrat à long terme avec la SNCB pour l'installation d'un réseau de fibres optiques le long des voies de chemin de fer. Ce réseau touchera initialement 10 villes belges, soit Anvers, Bruxelles, Charleroi, Gand, Hasselt, Courtrai, Liège, Mons, Namur et Tournai. Il complètera approximativement 630 kilomètres-route. Outre l'infrastructure de la fibre optique, l'accord prévoit égale-

ment le marketing des services de télécommunications longue distance de Viatel vers les clients de la SNCB.

LES "ANNEAUX" DE MOBISTAR

On ne présente plus Mobistar, un des deux principaux opérateurs du GSM dans notre pays. C'est le 2 juin dernier que Bernard Ghillebaert, General Manager de Mobistar et Etienne Schoupe, administrateur délégué de la SNCB ont signé un accord-cadre. Dans une première étape, Mobistar loue des fibres formant deux anneaux primaires d'une longueur d'environ 390 kilomètres autour de Bruxelles ainsi qu'un anneau de 20 kilomètres dans la ville.

Ultérieurement, Mobistar devrait louer six anneaux de fibre optique pour une longueur totale de 1.100 kilomètres. Tous ces anneaux seront constitués de 1 à 6 paires de fibres optiques d'une capacité de 2,5 Gigabytes/seconde par paire. Annuellement, les deux phases rapporteront plusieurs centaines de millions à la SNCB. Ces deux exemples illustrent parfaitement la voie à suivre pour valoriser notre réseau de télécommunication. Les capacités disponibles sont encore importantes et de nombreux clients potentiels ont déjà manifesté leur intérêt. Le centre de services Télécom a du pain sur la planche.

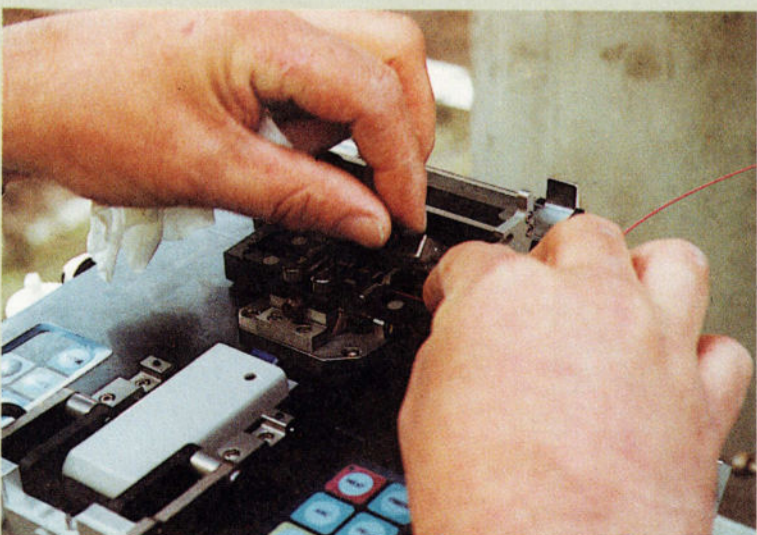
POURQUOI LA FIBRE OPTIQUE?

Le bon vieux câble de cuivre a rendu bien des services mais il faut avouer qu'il a fait son temps. Depuis les années 80, la fibre optique ne cesse d'étendre son entreprise sur tous les domaines où



la communication par câble est nécessaire. Le principe de base est simple: au lieu d'envoyer une impulsion électrique c'est un rayon laser, autrement dit de la lumière, qui véhicule les informa-

tions. La fibre optique est 10.000 fois plus puissante que le câble en cuivre. Elle représente donc l'avenir des réseaux de communication même si son prix est plus élevé que celui du cuivre.



Jean-Marie Hainque et son équipe Les "pros" des câbles



Quand il n'est pas sur le terrain, c'est dans le véritable labyrinthe souterrain de Bruxelles-Nord que travaille Jean-Marie Hainque, chef technicien. Il y dirige une brigade télécom, plus précisément un "fibre-team" pour la zone de Bruxelles, soit la ligne 50 jusqu'à Denderleeuw, la ligne 124 jusqu'à Rhode-St-Genèse, la ligne 96 jusqu'à Lembeek et la ligne 161 jusqu'à Hoeilaert.

L'équipe de Jean-Marie Hainque se compose de 6 hommes, soit 4 électro-mécaniciens et 2 ouvriers. "Nous nous occupons du neuf comme du vieux. Nous réparons aussi bien les câbles-papier vieux de 50 ans que le réseau de fibre optique. Nous posons également des pistes optiques. Si le client veut une liaison entre Paris et Bruxelles, nous assemblons les différents câbles jusqu'à la liaison. Nous travaillons

aussi à la télésonorisation, c'est-à-dire, la sonorisation télécommandée sur les quais et aux arrêts, et aux réseaux locaux".

UNE RÉVOLUTION EN 24 HEURES

Si le travail est le plus souvent planifié, il arrive qu'un événement imprévu accélère radicalement les changements comme l'explique Jean-Marie Hainque: "L'incendie à Bruxelles-Nord a provoqué le passage du câble-papier à la fibre optique en 24 heures! Heureusement, nous avons reçu une bonne formation à ce sujet mais la réalité est parfois très différente de l'ambiance qui règne dans une salle de cours. Sur le terrain, nous travaillons parfois sous la pluie, pendant la nuit ou encore au milieu d'un bois comme à Groenendaal".

Ces "pros" du câble sont mobilisables 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 pour être en mesure de répondre aux demandes les plus urgentes. Les nouveaux moyens de télécommunication nécessitent cette disponibilité: "C'est parfois lourd mais nous ne voulions rater le train du futur à aucun prix. Pas question de rester

ancrés à nos anciennes techniques et d'être dépassés par les nouvelles technologies".

L'intervention classique porte sur les soudures, sources de la plupart des pannes. De très nombreux entrepreneurs travaillent sur les voies. Il arrive fréquemment qu'une grue arrache ou endommage un câble. Le fibre-team arrive dans les plus brefs délais. Son véhicule est équipé d'appareils de mesure, d'instruments de soudure et d'une bobine de 500 m de fibre optique afin de pouvoir réparer le plus vite possible le câble ou la liaison.

L'ouverture du réseau à des clients extérieurs valorise le travail selon Jean-Marie Hainque: "Nous avons toujours accompli notre travail avec la même envie mais la reconnaissance n'était pas la même. Aujourd'hui, nos équipes sont volontaires et enthousiastes. Il y a aussi une excellente collaboration avec les autres zones et avec les services centraux. Le fait de travailler à la fois pour la société et pour des tiers n'est pas pour rien dans cette évolution. Il n'y a qu'un problème: nous manquons d'effectif".



Du télex au modem, de l'appareil au central téléphonique

Nous avons rencontré pour vous deux techniciens électro-mécaniciens Télécom de la brigade d'entretien dans la zone de Namur. Deux hommes qui se sont spécialisés dans des domaines particuliers des télécommunications.



Etienne Colaux est spécialiste en telex et modem: "Il y a 20 ans, quand je suis entré aux chemins de fer, on parlait de télex en 50 boads, comme dans les vieux films policiers. Ces machines mécaniques faisaient beaucoup de bruit et sortaient 6 caractères par seconde.

Aujourd'hui, les données sont transmises par modems à une vitesse de 2 Mbits/sec. Il faut savoir, poursuit-il, que les télécommunications sont en évolution constante. Petit à petit, on procède au remplacement des anciens câbles par de la fibre optique. En majorité aériennes, les fibres offrent une grande facilité de pose. Le câble transporte une information électrique sensible aux conditions climatiques, le signal s'atténuant au fur et à mesure des kilomètres. La fibre, quant à elle, transmet par la lumière des informations à une vitesse de 140 Mbits par seconde que rien n'altère. De nos jours, le top de la fibre optique, le Tradin, est un nouveau système de transmission de données numériques très fiable.

Quand je pars sur le terrain, j'emporte une trousse à outils qui varie selon les réparations. Elle va de grosses clés, tournevis, graisse et huile pour les vieux télex, au PC portable pour pouvoir rétablir les connexions. Je vais aussi aider mes collègues en région moins concernés par la transmission via le Tradin et les

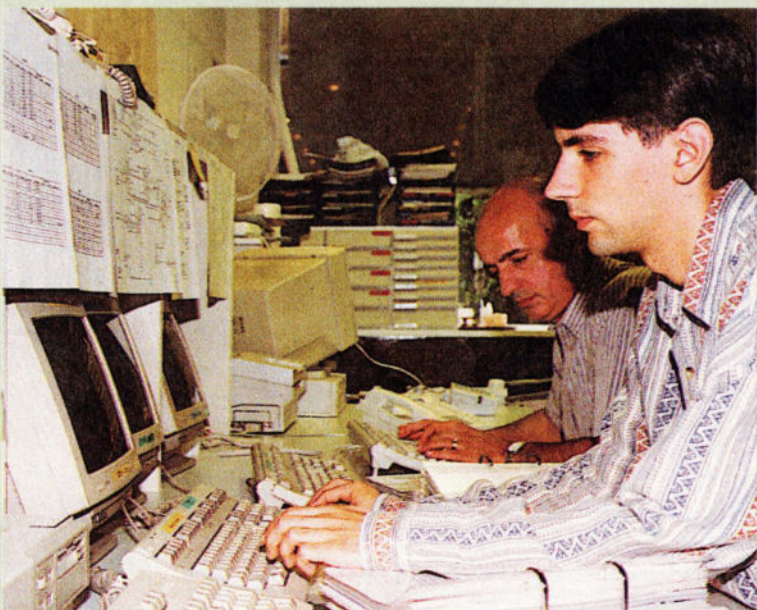
modems. C'est un domaine tellement pointu que tous les techniciens ont une vue d'ensemble des télécoms mais chacun a sa spécialité".

Fernand Schmitz, lui c'est en téléphonie qu'il excelle: «Les télécoms sont certainement un des plus beaux services des chemins de fer. C'est un service qui "explose" car l'informatisation avance à grands pas.



Les besoins en télécoms de la SNCB sont immenses et pas encore tous couverts. Nous sommes amenés à mettre en service des réseaux performants toujours plus rapides, plus puissants et plus souples. Avec l'installation des gares-régions, pas mal de services informatisent une partie de leur travail.

Nous sommes fournisseurs des autres services de la maison chez qui on installe des réseaux performants (réseau fibres optiques et réseau Tradin). A côté de cela, nous sommes toujours à la disposition de nos clients pour diverses interventions telles que: modifications de lignes d'abonnés, dérangements, nouveaux raccordements téléphoniques (avec les déménagements, nous intervenons presque tous les jours)... Demain, avec la libéralisation des communications en Europe, nous offrirons nos services au privé, ce qui nous sera profitable" ajoute-t-il spontanément".



Du PET le long de la Igv pour les autos qui font la pause

Le long de la Ligne à Grande Vitesse entre Bruxelles et Liège, à Waremme, en raison de la mauvaise qualité du sol, un procédé original est utilisé pour les fondations des rampes d'accès à la station-service sur l'aire de Bettincourt. Quelque 75 millions de bouteilles en PET (polyéthylène téréphtalate), c'est-à-dire en plastique recyclable, vont venir consolider les fondations du trafic routier.

La technique de la firme Stabilobloc, installée à Seraing, permet de recycler, à faible coût, d'importantes quantités de thermoplastiques mélangés ou non (bouteilles, flacons, films industriels, tapis de sol automobiles ...) dont

d'être moins coûteux que le polystyrène, par exemple, d'être indéformables et d'absorber les vibrations dans leur masse. Le marché est à ce jour essentiellement celui des remblais allégés. Le Stabilobloc est 5 à 6 fois plus léger qu'une terre de remblai. Ce sont quelque 75 millions de bouteilles qui formeront l'assise et le coeur des rampes d'accès à l'aire de Bettincourt, sur laquelle se situe la "station-service" de Waremme.

UTILISÉ OU ENVISAGÉ DANS DE NOMBREUSES APPLICATIONS...

Le Stabilobloc peut rendre d'importants services de plusieurs manières: remblais allégés sur sols compressibles, zone sujette à glissement de terrain, fondation compensée, construction de talus...

A Waremme, dans le cadre du

été utilisés jusqu'à présent. Le principe est le suivant: on installe plusieurs couches de blocs et entre les blocs on dispose du gravier qui sert de rectification pour pouvoir poser la couche supérieure. Lorsque toutes les couches de blocs sont installées, on remet du sable stabilisé pour arriver au niveau adéquat. On y coule ensuite une dalle de 20 cm de béton pour enfin arriver au revêtement prescrit.

NOUVELLE TECHNIQUE POUR UNE NOUVELLE DEMANDE

Ce nouveau mode de recyclage permet une récupération importante de matières plastiques en les transformant en produits finis. Tout le monde est concerné. Le citoyen voit aboutir ses efforts de tri des emballages. Les pouvoirs publics bénéficient d'un débouché complémentaire en ma-



le produit fini est le STABILOBLOC®.

Pressées et chauffées, les bouteilles en PET forment alors des blocs très durs, utilisés par les entrepreneurs de travaux publics. Ces blocs ont pour avantages

maintien de la station service et vu la médiocre qualité des sols d'assise, il était exclu d'utiliser les matériaux traditionnels de remblai qui auraient provoqué des encombrements inacceptables sur l'autoroute E 40. C'est ainsi que 7.000 blocs en PET ont

tière de traitement des déchets. Enfin ce procédé permet une économie par rapport aux matériaux de construction actuellement disponibles. Les entrepreneurs des travaux publics ne laissent pas passer cet avantage.

Welkenraedt, gare-frontière

Après l'électrification de la ligne 37 Liège-Verviers-Welkenraedt-Cologne, Welkenraedt est devenu le dernier arrêt de certains trains internationaux avant la frontière allemande, au détriment de Herbesthal. D'où directement, une augmentation du trafic des voyageurs, à laquelle on a fait face en construisant une gare provisoire dès 1964.

poste et l'administration des finances (les services de cette dernière se sont toutefois finalement installés à Verviers).

Juin 96 annonça le début des travaux. Offrant une superficie de 340 m², le bâtiment à trois niveaux accueillera, au rez-de-chaussée, tout le service à la clientèle: les guichets, une salle des pas perdus très lumineuse,

Le second étage abritera les installations sociales (sanitaires, vestiaires, douches, réfectoire, etc.) pour le personnel.

Pour l'heure, le gros oeuvre est achevé et les aménagements intérieurs progressent à belle allure. Novembre devrait conclure les travaux. Le temps de déménager le personnel et le complexe tant atten-



Cette gare en préfabriqué a tenu plus de 25 ans. Ce n'est qu'en 1989 qu'il a été question d'un projet multifonctionnel, un complexe regroupant la SNCB, la

une salle d'attente, des bureaux techniques et les bureaux du personnel. Au premier étage sont prévus les bureaux du personnel roulant.



du sera inauguré en fin d'année. Ensuite, tous les anciens bâtiments seront détruits à l'exception des locaux de signalisation qui attendront l'aménagement d'une cabine PLP (à logique programmée) sur le site de Verviers. L'espace ainsi libéré permettra de multiplier les aires de stationnement.

Facilit-eat: pour la pause à midi

Comme bien d'autres gros employeurs, la SNCB possède ses restaurants d'entreprise: 29 "salles à manger" réparties sur toute la Belgique. On y sert chaque jour 2.300 à 2.500 repas complets. D'ici peu, deux autres établissements ouvriront leurs portes: à l'atelier TGV de Forest et à l'ACI Schaerbeek.

Demain? Potage vert pré; langue de boeuf vinaigrette, puis cordon bleu en sauce napolitaine avec tagliatelles au beurre. Pas de dessert? Non, trois services, c'est bien pour un plat du jour! Et manger chaud à midi, ça épargne tout un travail le soir... Attention, c'est pas du fast food! Ici, on change de plat tous les jours, on ne fait pas que des

plus épicé le 4 janvier que quelques jours plus tôt.

Chez "Facilit-eat", si on nous permet cette expression *assiette anglaise*, on a toujours l'intention de mettre les gens à table là où cela se justifie.

QU'EST-CE QU'ON MANGE CE MIDI?

C'est à la rue de France (la maison mère) que les menus sont établis pour tout le pays. Bien sûr, certaines initiatives et touches personnelles sont laissées aux chefs de cuisine locaux. La diversification des menus est un exercice que peuvent apprécier les estomacs et les palais des habitués de ces restaurants.

Le choix des matières premières est principalement tourné vers

calories ou encore des sandwiches.

ET TU MANGES OÙ, TOI?

Un inconditionnel du fast food doit pouvoir trouver un MacDo juste au tournant après le Kremlin dans la capitale russe. De même, nous avons toutes les chances de pouvoir "manger SNCB" lors d'un déplacement. A condition, bien sûr, d'avoir droit d'accès aux implantations de Facilit-eat. A qui le droit? A tout cheminot en activité, aux pensionnés qui le désirent et aux membres de leur ménage, à d'éventuels "invités" avec lesquels on termine une réunion...

Tout est dit, ou presque. Il ne vous reste plus qu'à franchir la porte pour prendre un repas à prix démocratique dans un des restaurants de notre chaîne maison.



frites et on pense même parfois aux végétariens. Food mais pas Fast dans le sens bien connu du terme.

FACILIT-EAT MANAGEMENT

Jusqu'au 31 décembre 97, nos restaurants d'entreprise dépendaient du service social de PS. A présent, ils sont l'un des services gérés par "Facility Management", comme le factage interne ou l'imprimerie centrale. Mais l'objectif est resté et on n'a pas mangé

des fournisseurs renommés dans le secteur des collectivités. L'approvisionnement est fait principalement de produits frais, la quantité achetée permettant d'obtenir à la fois des garanties de fraîcheur et des conditions avantageuses.

On ne mange pas "à la carte" dans nos restos d'entreprise. Mais on n'en est pas si loin. A côté d'un plat du jour, on peut choisir un plat froid, un steak-frites, qui sera cuit au goût du client, un repas à faible teneur en

Dirk Vankeirsbilck travaille seul au restaurant d'entreprise du Chantier Béton de Roulers. Nous vous rapportons ses impressions:



"Je trouve très stimulant de pouvoir servir des collègues. Je soigne leur arrivée par un bon service et évidemment par une bonne présentation des plats. C'est réjouissant de les retrouver d'autres jours si pas tous les jours. Il faut bien entendu veiller à la qualité. Les légumes doivent être frais, l'huile de friture régulièrement changée, les assiettes et les couverts dans un état de propreté impeccable. Il faut également surveiller la température du frigo et du congélateur. Les tables, le sol en d'autres mots, tout doit être nickel si l'on veut garder les clients."

TeamWare: des agents "branchés"

Certains d'entre vous sont des utilisateurs de la messagerie Eudora qui fonctionne depuis plusieurs années au sein de la SNCB. Mais c'est surtout depuis le milieu de l'année dernière que le phénomène du courrier électronique est en plein "boom" dans notre entreprise.

C'est en effet en juin 1997 que le programme TeamWare a été installé pour la première fois dans le campus de Bruxelles-Midi. Depuis lors, le nombre d'utilisateurs ne cesse de croître.

L'idée de départ, qui reste parfaitement d'actualité aujourd'hui, était de mettre en place un outil de communication électronique à la fois interne et externe. Après avoir étudié de près ce qui se fait de mieux sur le marché, nos spécialistes maison ont sélectionné TeamWare, un logiciel finlandais aussi performant que convivial. Il n'est pas nécessaire d'être un super-branché de l'informatique

serait plus approprié d'appeler agenda. Vous décidez, par exemple, de programmer une réunion lundi prochain avec quatre de vos collègues. Plus besoin de téléphoner, vous proposez la date qui s'inscrit automatiquement dans le planning de chacun. Vous pouvez également vérifier si le moment est libre pour tout le monde. Dès que chacun a accepté l'heure de réunion, elle s'inscrit dans une autre couleur ce qui prouve qu'elle est confirmée.

D'AUTRES POSSIBILITÉS

D'autres fonctions seront encore mises en service progressivement comme le "Forum" qui permet d'échanger des informations et de susciter des échanges ou encore la "Library" qui rend accessible de nombreux dossiers qui sont classables de plusieurs façons.

pour l'utiliser. Un peu de pratique d'un PC suffit amplement pour exploiter les atouts de ce programme.

MAIL

La fonction de base de TeamWare, la plus utilisée aussi, c'est bien entendu la messagerie électronique. Elle permet d'envoyer des messages et des documents créés dans d'autres applications sans la moindre difficulté. En plus, il est malin. Le statut de chaque message envoyé est suivi de près. Vous savez si le message est parti, s'il est arrivé et même si son destinataire l'a lu. Pour trouver le destinataire, pas de problème! Vous tapez quelques lettres de son nom et son adresse électronique interne s'affiche aussitôt. Enfin, rien ne vous empêche de créer votre propre carnet d'adresses pour y noter, par exemple, les adresses-mail de vos contacts en dehors de l'entreprise.

CALENDAR

Une autre fonction tout à fait intéressante est le "Calendar" qu'il

Ainsi expliquées, ces fonctions sembleront sans doute un peu compliquées à ceux qui n'ont pas encore utilisé TeamWare. En fait, il n'en est rien. La formation est très simple et, si nécessaire, il est possible de consulter et d'imprimer le manuel du programme sur le réseau informatique interne.

ET SI ÇA NE VA PAS

En cas de blocage, ce qui arrive de temps à autres car l'informatique n'est pas une science exacte et les utilisateurs ne sont pas tous des "pros", il est possible d'appeler les petits génies maison de la messagerie électronique (911/53973 ou 98 ou 88). Une ligne support permanente sera installée ultérieurement. Quelque 6.000 agents sont déjà connectés dans toutes les régions du pays. Ce n'est qu'un début puisque à terme ce seront entre 15.000 et 20.000 agents qui seront susceptibles d'utiliser TeamWare.

Journées "Portes-ouvertes" à Gand-Maritime

Les 19 et 20 septembre, des milliers de visiteurs n'ont pas manqué les fêtes du port de Gand. Les cabines de signalisation du Bloc 1, l'AM 96 et le nouvel autorail pour l'entretien des caténaires ont remporté un vif succès. Démonstrations de triage

(système de freinage automatique) et exposition de peintures et de photos de cheminots de la région s'ajoutaient aux multiples attractions. Une navette gratuite reliait les différents points où les festivités battaient leur plein.

Un oeil sur la bosse de triage: spectacle rare pour M. Toutlemonde



La Colonne Milliaire change de place d'honneur

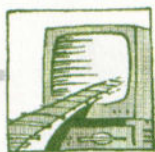
La colonne Milliaire, érigée en 1835 au point zéro (point de départ) du réseau ferroviaire belge, retrouve une place d'honneur devant la gare de Malines. Le vendredi 16 octobre, lors de l'inauguration officielle du réaménagement du quartier de la gare, un nouveau parchemin sera enfoncé au pied du monument. Comme de coutume, les événements du jour y seront relatés.

Au fil des ans, cette colonne a changé plusieurs fois de place. Une plaque commémorative située dans la salle d'attente de la gare actuelle indique la place qu'elle occupait en 1835.



C'EST À DIRE - CO.04, section 50, Bruxelles - est édité par l'UCC Communication, produit sur papier recyclé et distribué par le Centre de services Facility Management gratuitement à tous les cheminots en activité. D'autres lecteurs peuvent se le procurer au prix de 0,9 €, frais d'envoi compris. Photos: UCC CO SNCB (sauf indication contraire).

Informatique: la clé du succès



Une bonne informatique est devenue indispensable pour le développement de toute entreprise. Pour la SNCB, c'est un projet stratégique qui nous impliquera tous.

Notre environnement de travail, qu'il soit interne ou externe, est en constante évolution. Nous pouvons le constater chacun dans nos occupations quotidiennes. En plus, les changements se sont accélérés ces dernières années. Au niveau économique, commercial, technologique et stratégique, le monde des chemins de fer d'aujourd'hui n'est plus celui d'hier et il sera encore différent demain.

Pour s'en persuader, il suffit de considérer deux faits majeurs et incontestables: la libéralisation du marché européen et l'évolution des technologies de l'information. Les directives européennes ont comme objectif de libéraliser intégralement le marché des transports en y laissant jouer les principes de libre concurrence. C'est un changement radical pour une entreprise comme la nôtre. Quant aux technologies de l'information, avec principalement Internet, elles ouvrent la voie au commerce électronique. Dans notre domaine d'activité, les perspectives à cet égard sont très grandes.

UN ATOUT À UTILISER

Loin d'être un handicap, cette situation d'ouverture à tous les niveaux doit être considérée comme un atout pour la SNCB. Mais il y a une condition: nous devons nous adapter à cette évolution, la comprendre et l'utiliser. Le projet de notre entreprise doit donc être axé sur la souplesse et la capacité d'adaptation qui seules permettront d'atteindre les objectifs fixés.

Dans cette optique, l'informatique va jouer un rôle stratégique. Bien conçue, elle sera un outil essentiel pour le développement et le succès de nos activités.

Considérant d'une part les coûts et d'autre part les résultats de l'informatisation, il a été décidé de démarrer une procédure visant à confier à une entreprise extérieure l'analyse de l'informatisation à l'intérieur de la SNCB. La procédure en est à sa toute première phase et elle est effectivement lancée au cours du dernier trimestre. Ce projet concerne toutes les activités informatiques de toutes les entités de l'entreprise tant au niveau central que régional ou local.

D'HIER À DEMAIN

Depuis l'arrivée des premiers ordinateurs, l'informatisation de la SNCB a principalement suivi l'évolution de ses structures. Les différents départements et services spécialisés se sont progressivement équipés de systèmes informatiques sans aucun doute performants mais conçus et fonctionnant de façon parfois fort cloisonnés.

Il est essentiel de repositionner l'informatique comme un instrument stratégique global au sein de l'entreprise. Elle doit contribuer à répondre efficacement aux

attentes des clients et participer ainsi à la réalisation des objectifs de la société. Pour y parvenir, sa conception doit s'appuyer sur l'évolution technologique et sur l'utilisation qu'en font la concurrence et les autres entreprises comparables.

Tel est l'objectif essentiel de l'analyse qui démarre. La première phase consistera à dresser un inventaire des "business process", autrement dit des processus de gestion et de travail utilisés au sein de la SNCB. C'est à partir de là qu'il sera possible de définir une vision d'avenir et une stratégie d'informatisation. On en déduira nos besoins en matière de systèmes informatiques et de technologies de l'information et la nouvelle organisation IT (Information Technology) comprenant une description des processus et des tâches IT.

En dernière étape, cette organisation-type sera mise en place en interne. Parallèlement, la possibilité existera de proposer notre savoir-faire informatique à des clients extérieurs.

UN PROJET COMMUN À TOUS

Nous vous expliquerons étape par étape l'évolution de ce projet essentiel pour la réussite duquel l'entreprise a besoin de vous. La mise en place d'une bonne informatique nécessite l'apport de toutes les compétences et bonnes idées !

Moins d'arrêts aux frontières pour les marchandises



Des accords signés entre les réseaux ferroviaires permettent le passage du trafic international des marchandises sans changement de locomotive et de conducteur aux frontières.

Il n'y a pas si longtemps encore, les trains de marchandises devaient s'arrêter aux frontières pour contrôle douanier, visite des wagons et changement de locomotive. Le temps du contrôle douanier représentait la fraction la plus importante de stationnement du convoi aux frontières. Mais depuis la suppression des frontières dans l'espace européen et les accords signés entre les sociétés ferroviaires concernant les visites des trains, seul le changement de locomotive et de conducteur imposait l'arrêt.

LA COMPATIBILITÉ DES RÉSEAUX

Afin de franchir les frontières sans devoir s'arrêter, la locomotive ne doit pas seulement satisfaire aux exigences techniques mais aussi aux différentes réglementations des réseaux parcourus. Techniquement, une locomotive qui doit rouler sous d'autres tensions, doit être adaptée à celles-ci. Un bon exemple des différences de réglementation, ce sont les consignes en matière du signal de disque de queue: la Belgique en prévoit un, la France deux, les Pays-Bas des feux clignotants et l'Allemagne n'en impose pas en journée.

DES INVESTISSEMENTS POUR UN GAIN DE TEMPS

Les conducteurs ne vont pas circuler sur les réseaux étrangers sans avoir suivi au préalable une formation sur l'itinéraire qu'ils ne connaissent pas au départ. Une locomotive qui utilise plusieurs tensions coûte également plus cher qu'un modèle normal. Mais le gain de temps en vaut vraiment la peine. Un changement de locomotive prend vite une demi-heure dont on peut faire l'économie. Les trajets directs entre Anvers et Rotterdam sont un atout important pour le train. Le train-navette Delta Express circule deux fois par jour dans chaque direction et effectue la distance en 3 heures 30'. Sur le freightway Muizen - Sibelin/Venissieux et plus loin vers l'Espagne et l'Italie, la suppression de certains arrêts fron-

taliers est un élément considérable de vitesse. Suivant le type de train, la vitesse moyenne se situe entre 55 et 65 km/h ce qui représente un gain de temps de 20 à 25 %. Le changement de locomotive et de conducteur s'effectue au Luxembourg pour le trajet Belgique-France.

DÉLAI GARANTI

En trafic international, il est très important de garantir le délai de livraison. Pour Eurail-Cargo, par exemple, le moment d'arrivée est fixé par contrat. Tout retard dépassant 1 heure fait l'objet d'une indemnisation.

La SNCB a déjà conclu de tels accords avec la SNCF, la DB, les NS et les CFL. Les FS devraient se joindre prochainement au groupe.



Un train marchandises avec deux loc NS sur la ligne 12 au nord d'Anvers



L'est-elle pas belle, ma gare de Charleroi-Sud, face à un travailleur musclé, près d'un tambour de carnaval, au bout d'un pavage qui franchit le canal ? On en dit du bien dans la presse. Qu'en pensent les cheminots carolos ?

150^{ème} anniversaire de Walcourt

Le 27 novembre 1848, on inaugure la première ligne de chemin de fer reliant Marchienne et Charleroi à Morialmé.

Tout au long de cette année, les 150 ans sont prétextés à de nombreuses festivités.

Du 15 au 18 octobre prochains, la SNCB organise en gare de Walcourt toute une série d'animations. Des expositions autour du thème du rail retraceront l'histoire de la ligne 132, et vous pourrez découvrir la maquette du nouvel autorail AR 41.

Une visite "grandeur nature" des anciens autorails ou si vous préférez le Live, on vous emmène faire une petite balade à bord d'une locomotive à vapeur.

La grande vitesse gagne l'est

C'est du 28 au 30 octobre prochains que le troisième congrès mondial de la grande vitesse - Eurailspeed 98 - sera organisé notamment par l'UIC, la CCFE et l'UNIFE (Union des industries ferroviaires européennes). Les organisateurs se sont associés à la Deutsche Bahn pour le tenir à Ber-

lin. C'est une sérieuse ouverture vers l'est après les éditions de Bruxelles et de Lille. Signe évident de cette ouverture: tous les débats feront l'objet d'une traduction simultanée en cinq langues, dont le russe. Les Japonais, premiers usagers d'une ligne à grande vitesse dans le monde, seront présents également. Pour découvrir cette "voie du futur" sur le net, une seule adresse: <http://www.eurailspeed.com>



Dans la Dernière Heure du 25 août

Le Sous-chef de gare...

[...] Figurez-vous que, depuis le temps que dure l'interminable controverse (relative aux horaires ICIR 98, ndlr), il ne s'est trouvé personne parmi les lecteurs pour nous souligner les mérites de la SNCB. Puis survint donc la lettre du sous-chef de gare qui aime bien son boulot et tient à le faire savoir. Elle est datée du 8 juin et s'articule sur plusieurs points. La preuve par neuf, en quelque sorte:

1. L'exiguïté de notre pays provoquera toujours des aléas, ce qui me semble compréhensible. Le réseau ferroviaire est trop dense et cela pour satisfaire un maximum de clients.
2. La sécurité prime avant tout.
3. Un rail avarié ? N'oubliez pas le nombre de tonnes journalier.
4. Une caténaire avariée ? Cela se produit dans d'autres domaines, y compris l'Unerg.
5. Le TGV ? Ne devons-nous pas

nous insérer dans l'Europe de demain ?

6. Les correspondances ne sont pas toujours assurées pour ne pas pénaliser un plus grand nombre d'usagers.
7. Les cadences supplémentaires, les révisions d'horaires, les adaptations permettant, à brève échéance, un meilleur service.
8. En règle générale, le personnel est compétent et motivé.
9. Le secteur privé se porte-t-il mieux ? N'y existe-t-il pas de grèves ? Les téléspectateurs du JT ne me démentiront pas.

[...] Si j'ai tenu, avec un inexcusable retard, à l'évoquer dans ce billet, c'est tout simplement parce que je trouve réconfortant qu'un membre du personnel de la SNCB défende son entreprise avec autant de sincérité. On le sent totalement concerné. Et vraiment au service des autres. Réjouissant, non ?



Tilleur haut... Tilleur bas

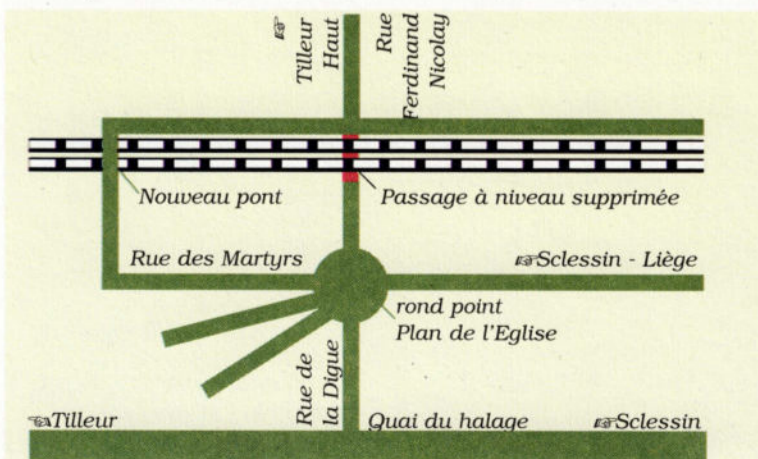
Dans sa démarche de sécurisation des passages à niveau, la SNCB a réalisé avec le soutien financier du Ministère des Communications et de l'Infrastructure tous les travaux d'aménagement du passage à niveau de Tilleur.

Depuis peu de temps, à Tilleur, le passage à niveau de la ligne 125 Liège-Guillemins - Namur est définitivement fermé. Finis les files interminables et longs moments d'attente devant ce passage fréquemment fermé. Les automobilistes sont maintenant heureux. Un pont a été construit à une centaine de mètres de l'ex passage à niveau, ainsi que les voiries d'accès et un rond-point qui évitent toute perte de temps. Une sécurité accrue tant pour le trafic ferroviaire que pour le transport routier. Les piétons avaient

l'habitude de franchir ce passage à niveau pour se rendre du bas vers le haut de Tilleur qui est le centre commercial. Aujourd'hui, certains d'entre eux n'ont pas perdu cette habitude prétextant d'un déplacement plus long et du risque d'insécurité dès la nuit tombée...

UNE PASSERELLE POUR LES RIVERAINS ?

Les riverains, eux, ne peuvent donc plus passer leur rue d'un seul trait. Cela les irrite. Ils demandent une passerelle au-dessus de l'ancien passage à niveau. Cette réalisation ne dépend pas de la SNCB. Elle pourrait s'inscrire dans le projet de rénovation urbaine du bas de Tilleur. En attendant, conseillons aux piétons de ne pas franchir l'ancien passage à niveau.



Technirail: de l'or dans les mains

Connaissez-vous cette expression ? Elle s'applique particulièrement bien aux ateliers de la SNCB dont Technirail valorise le savoir-faire en dehors de l'entreprise.

Créée en février 1995, Technirail est une filiale à 50,1 % de la SNCB, le reste du capital étant détenu par Transurb Consult. Animée par une petite équipe de cinq personnes, Technirail a comme mission de vendre à des tiers les produits et services développés au sein des différents ateliers de la SNCB. Il peut s'agir de fournir du matériel neuf ou usagé, de moderniser ou d'entretenir du matériel roulant, de construire des ateliers spécialisés ou encore d'assurer des formations.

Comme l'explique Luc Regout de Technirail: "Les ateliers de la SNCB possèdent un important savoir-faire ainsi qu'une main-d'œuvre très qualifiée et hyper-compétente. Il s'agit là d'atouts précieux quand nous démarchons à l'étranger. Les avantages que Technirail met en avant ne s'arrêtent pas là. Nous sommes d'abord et avant tout des exploitants et pas des constructeurs. Nous connaissons bien les contraintes d'un réseau. Nous parlons donc le même langage que nos collègues étrangers ce qui permet d'installer un vrai capital confiance dès le départ. Du point de vue de la SNCB, Technirail présente l'avantage d'offrir un service commercial qui peut être partagé par les différents services. Ils ne seraient pas en mesure d'accomplir individuellement les mêmes efforts commerciaux".

Même si Technirail est une filiale et non un service de la SNCB, ce langage se vérifie au quotidien dans sa manière de travailler. Pour chaque dossier, un chef de projet est désigné au sein de la SNCB. Il travaille en collaboration étroite avec l'équipe de Technirail du début à la fin. C'est ainsi que le savoir-faire de l'entreprise peut vraiment être transmis aux quatre coins du globe.

Technirail dispose en effet d'un important réseau commercial à l'étranger avec des filiales notamment au Gabon, en Afrique du

Sud, à Moscou, à Kuala Lumpur, à Manille ou encore à Buenos Aires. Ce réseau est complété par des contrats d'agence là où c'est nécessaire. Ces différentes implantations permettent de se tenir au courant du marché local et d'assurer le suivi des contrats. Technirail consulte également les appels d'offres lancés par les institutions internationales de financement comme, par exemple, la Banque Mondiale.

D'ATHÈNES À MANILLE

Bien qu'elle soit de création récente, Technirail a déjà décroché de nombreux contrats. Son chiffre d'affaires a atteint 333 millions de francs belges en 1997. Les prévisions pour 1998 sont optimistes. Elle s'appuie en effet sur un chiffre d'affaires "signé" qui se monte actuellement à 1,5 milliard de francs dont une partie sera exécutable l'année prochaine. Les exemples de contrats ne manquent pas. Prenons-en quelques-uns.

Via la société française Alstom, Technirail a livré en août dernier un simulateur de conduite élaboré

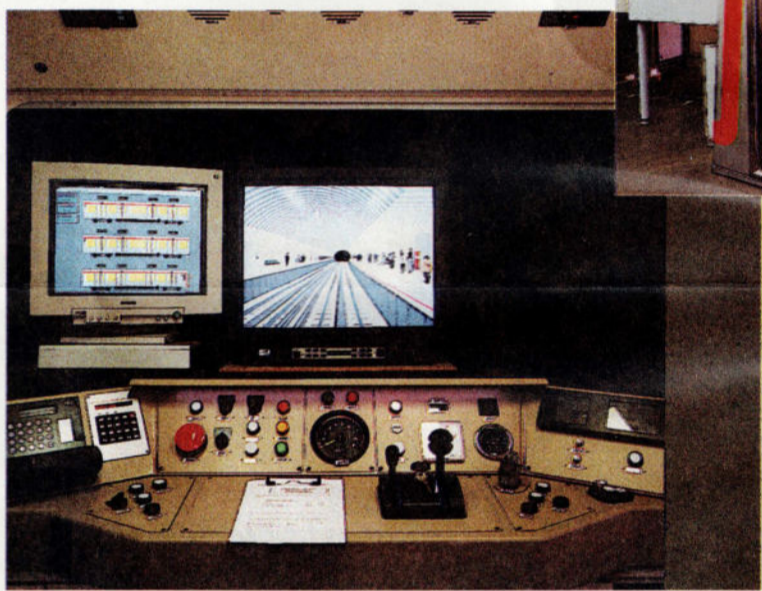
tallés et fonctionnent très bien.

En collaboration avec le département infrastructure, Technirail a renouvelé entièrement 100 km de voies en Italie. Ce travail a nécessité l'acheminement d'un convoi exceptionnel sur place.

Dans le courant du mois d'août 1998, Technirail a décroché au terme d'une compétition internationale, la rénovation complète de 650 wagons de la Société Nationale des Chemins de fer Roumains. Ce contrat sera exécuté en collaboration avec l'entreprise locale Romvag et l'atelier de Gentbrugge.

C'est avec l'atelier de Malines que Technirail gère le contrat de rénovation et d'entretien des systèmes de freinage des navettes d'Euro-tunnel.

Technirail assure aussi la réhabilitation des 64 véhicules du métro de Manille construits par Acec et BN. Cette réhabilitation totale, qui comporte même



ré à Salzennes. Il est destiné à la formation des conducteurs du nouveau métro d'Athènes qui sera opérationnel à la fin de 1999.

Depuis 1997, quelque 200 appareils de voie construits à Bascoup ont été livrés aux chemins de fer indonésiens. La plupart sont ins-

l'installation de la climatisation, a nécessité l'engagement d'une centaine de personnes sur place. Des agents de la SNCB et de la STIB font partie de l'encadrement de ce projet actuellement en cours.

Rectificatif

Dans notre édition du 6/98, nous publions un article sur de nouveaux timbres, deux de 80 francs représentant le Thalys et l'Eurostar ainsi qu'un troisième d'une valeur de 160 francs pour les deux TGV.

Il est clair qu'il ne s'agissait en aucun cas de timbres-poste, mais bien de **timbres chemins de fer**, édités de toute évidence par la SNCB.

Veuillez nous en excuser.

LA SNCB RECRUTE

La commission centrale d'examen poursuit le recrutement permanent d'**accompagnateurs de train**. Les candidats doivent être en possession d'un diplôme de l'enseignement secondaire supérieur.

Le 10 octobre seront clôturées les inscriptions pour recruter dans deux catégories de professions.

Conseillers, spécialité "administrative et sociale". Les candidats doivent faire état d'un diplôme de licencié ou docteur en droit, d'ingénieur commercial, de li-

cencié en sciences économiques, politiques, sociales, commerciales, administratives ou de licencié en communication.

Agents d'accueil pour les besoins de la région de Bruxelles-Capitale. Un diplôme de l'enseignement secondaire supérieur est indispensable.

Infos et candidatures: SNCB Commission centrale d'examen 85 rue de France 1060 Bruxelles Tél. 02/525 35 42.