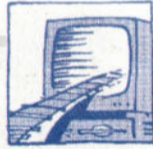


Heureuse année 1999 à vous et à vos proches

Anne-Lathéine

Les informaticiens ont leur avenir devant eux



Il manque 5.000 informaticiens en Belgique et 15.000 en France. Il en manque bien entendu chez nous pour affronter avec succès les grands défis immédiats. Le Centre de Services Informatique s'efforce de parer à cette difficulté.

C'est en juin dernier que le CS Informatique est allé distribuer dans des écoles spécialisées une brochure présentant 18 stages de fin d'études à réaliser dans nos murs.

Toutes ses propositions n'ont pas fait mouche, mais 12 ont trouvé preneurs. Elles portent sur des missions très précises. Elles ont chacune un parrain, un chef de projet qui intègre le stagiaire dans son équipe et le pilote pendant tout le stage. Analyse, programmation, gestion: il y en a pour tous les goûts. Encore que... "Les applications financières rencontrent peu de succès, à l'inverse de l'environnement Internet, dans lequel nous n'avons finalement que peu à proposer" précise un responsable des stages.

Et pourtant, il semble reconnu, dans les écoles, que les jobs que la SNCB propose peuvent être passionnants. C'est vrai que notre entreprise est parmi les plus avancées sur le plan technique et qu'on y utilise des langages et des outils plus rares dans les autres entreprises. On se sert, par exem-

ple, d'un générateur de programmes qui n'existe que chez nous. Un outil qui crée des programmes sans erreur possible - à moins d'une erreur de spécification dans le chef de celui qui a analysé le travail.

UN TROU DE 70 SPÉCIALISTES

Paul Damas, qui dirige le service études et développement, ne tourne pas autour du pot: "Compte tenu du cadre approuvé, il nous manque 70 personnes. Et nous ne les trouverons pas facilement: il manque 5.000 informaticiens en Belgique et 15.000 en France. Cela tient peut-être au fait qu'on sait généralement mal ce qu'est l'informatique. C'est bien autre chose que passer la journée

devant un PC pour utiliser un traitement de texte ou une base de données. Il faudrait peut-être organiser des journées portes ouvertes pour expliquer la nature exacte de ce métier extrêmement abstrait mais très emballant".

Le CS Informatique a besoin de techniciens de haute compétence. Il faut trouver (former ?) des spécialistes dans le domaine des réseaux et celui des bases de données. Il faut renforcer le help desk, en y installant des gens doués pour l'accueil, capables d'écouter, de comprendre et d'aider à résoudre les problèmes que des utilisateurs inévitablement énervés posent par téléphone. Sans oublier les compétences

suite en page 3



Objectif qualité



Personne ne peut raisonnablement prétendre que tout marche sur des roulettes au chemin de fer. Beaucoup d'entre nous ont été mis à rude épreuve pendant les mois et les semaines qui viennent de s'écouler: nous ne sommes pas parvenus à offrir de la "qualité" au client.

La "qualité", c'est la rencontre des souhaits de la clientèle. C'est une responsabilité partagée. Ce n'est pas seulement LUI, ELLE, TOI, MOI... mais NOUS TOUS ENSEMBLE qui sommes responsables, du haut en bas de l'échelle. Chacun d'entre nous doit avoir conscience qu'il est indispensable de faire correctement sa part du boulot, en pensant au client, pour que le résultat global soit de qualité. Quand dans un groupe, chacun doit entretenir un morceau de jardin, celui-ci ne peut avoir fière allure que si chaque parcelle est entretenue en harmonie avec les autres.

Il est nécessaire d'éviter les erreurs et surtout de ne pas les reproduire parce qu'elles représentent un gaspillage de temps et

d'argent et nous empêchent de trouver à nous améliorer. Mettre les problèmes "au frigo" ou foncer "les yeux fermés" sont des attitudes à proscrire.

Ce n'est pas non plus la peine de partir à la recherche de la paille dans l'oeil du voisin, tout en ignorant la poutre qu'on a dans le sien.

Il y a quelque temps, l'entreprise a créé des "Quality teams". Ces équipes sont chargées d'améliorer la qualité du travail grâce à une meilleure organisation et en réglant définitivement certains problèmes. Pour ce faire, elles élaboreront des processus et des méthodes de travail en décrivant les activités d'un bout à l'autre, en fixant des compétences par segment et en définissant clairement les responsabilités. Comme nous l'avons déjà expliqué dans notre numéro 6/98, ces Quality Teams ont démarré avec deux projets pilotes: "IIC Ostende-Welkenraedt/Eupen" et la "Communication commerciale". Des enseignements en seront tirés pour d'autres activités.



A lire aussi dans cette édition

EURAILSPEED 98
Les conclusions



P. 2

NAMUR
Travaux jusqu'en 2004



P. 3

La Belgique au cœur du réseau TGV

Petit pays au cœur d'un continent, la Belgique a de tout temps été un nœud de communication.

Avec la grande vitesse son rôle de plaque tournante s'est encore accru.

Lors du congrès Eurailspeed 98, plusieurs intervenants ont rappelé l'intégration de notre réseau à grande vitesse dans le cadre du projet "Paris, Bruxelles, Köln et Amsterdam".

LE TGV BELGE EN CHIFFRES

Trois tronçons:

□ 88 km (dont 71 en site nouveau) entre la frontière française et Bruxelles.

□ 146 km (dont 89 de voies nouvelles) entre Bruxelles et la frontière allemande.

□ le tronçon entre Bruxelles-Anvers (voies existantes modernisées) et la frontière hollandaise (nouvelle voie).

Un pool de 27 rames Thalys (rouge/gris), réparties entre les quatre sociétés exploitantes (SNCF, SNCB, DB, NS). Commercialisation par Westrail International, filiale commune SNCB/SNCF. Un pool de 31 rames Eurostar inter-capitales, géré par les trois partenaires (belge, français et anglais).

Atout majeur: la vitesse. Depuis décembre 1997, on a gagné environ 30 minutes de trajet entre Bruxelles et la frontière française. Ce qui met Paris à 85 minutes et Londres à 156 minutes de Bruxelles.

Entre Paris et Bruxelles, le taux d'occupation atteint 77 %. Le taux de satisfaction générale s'établit à 16,5/20 (enquête de janvier 1998) alors que globalement 93 % des clients se déclarent satisfaits.

LA CHAÎNE DES TRANSPORTS

Ces chiffres, qui peuvent être considérés comme très bons, ne sont pas le fruit du hasard. Le produit TGV a été pensé non seulement en tant que tel mais également comme pièce dans un ensemble. L'usager d'un mode de transport n'est pas convaincu par une performance (par exemple une vitesse maximum impres-

sionnante) mais par le temps réel qu'il met à aller d'un point à un autre et le coût que le voyage représente. C'est en termes de "chaîne des transports" et de complémentarité que le Thalys a été pensé. L'exemple le plus évident de cette stratégie est la gare du Midi.

Quand une rame Thalys arrive, 800 personnes vont débarquer en quelques minutes. Sur base des statistiques, 210 personnes vont continuer en transport en commun. Avec un métro toutes les 3 ou 5 minutes et une capacité de plus de 600 places par rame, l'absorption des voyageurs ne pose aucun problème.

Les 235 passagers suivants vont prendre une correspondance internationale ou nationale. Dans tous les cas, le délai sera court (au maximum une demi-heure) et il n'y aura pas de difficultés pour embarquer tout le monde. Les horaires des trains vers Lille et vers les dorsales flamandes et wallonnes ont d'ailleurs été conçus pour optimiser les correspondances. Environ 115 personnes vont choisir le taxi. Quand les trois stations de taxis seront opérationnelles et en comptant en moyenne 5 taxis par file, les voyageurs pourront être évacués en une dizaine de minutes.

Il reste encore les 250 voyageurs qui quittent la gare en voiture privée. Le nouveau parking de 1.500 places (en construction) doté d'une centaine de places en stationnement courte durée assurera sans difficulté l'écoulement des passagers. Enfin, il ne faut pas oublier la possibilité de gagner directement l'aéroport de Bruxelles-National depuis la gare.

Bien sûr, il s'agit là d'un schéma idéal et il importe que les clients soient bien informés de la complémentarité des diverses solutions, mais l'essentiel est de savoir que la réussite du train à grande vitesse dépend de sa bonne intégration avec les autres trains et tous les modes de transports non ferroviaires.

TGV ET TRAIN CLASSIQUE SONT COMPLÉMENTAIRES

"L'avantage essentiel du train à grande vitesse sur ses concurrents se trouve dans l'interopérabilité

avec le réseau ferré conventionnel, qui lui permet d'atteindre naturellement et sans travaux importants dans des zones fortement urbanisées le centre des villes, de même que d'assurer des prolongements sans rupture de charge vers des destinations de moindre importance". Ces propos, tenus lors d'Eurailspeed 98 par René Soenen, Manager Stratégie et Développement, ont été largement confirmés par tous les participants au congrès. Comme Albert Vilalta, Président du G.I.F. (Espagne): "Avec les nouvelles infrastructures de grande vitesse vont sortir gagnants, le chemin de fer, le système de transport dans son ensemble, l'environnement et l'important secteur de l'industrie ferroviaire".



Le TGV de demain

Le TGV aujourd'hui, tous nos clients connaissent. Mais qu'en sera-t-il demain ? Avec l'aide de René Soenen, Manager Stratégie et Développement, nous allons essayer de voir ce que sera le train à grande vitesse demain. S'exprimant lors d'Eurailspeed 98, René Soenen n'a pas hésité à parler de solutions CLASSIQUES de matériel à grande vitesse à propos des TGV et autres ICE. Il est vrai que de tels trains font aujourd'hui partie de notre quotidien et que les clients prennent désormais le TGV presque comme un train ordinaire. Cela dit, la grande vitesse n'est en aucun cas figée, ni commercialement, ni sur le plan technologique.

Les développements actuels se font dans trois directions principales:

□ L'augmentation de capacité,

dans de bonnes conditions de confort avec du matériel à double étage destiné aux trajets où le taux d'occupation est plus important.

□ L'augmentation de la vitesse. Les premières rames roulaient entre 250 et 270 km/h, elles atteignent aujourd'hui les 300 à l'heure. Les experts planchent déjà sur des vitesses de 320 à 350 km/h dans le but d'allonger la distance commercialement rentable du TGV.

□ La technique de pendulation qui permet d'augmenter la vitesse d'environ 20 % dans les courbes. Les gains de temps ne sont pas énormes (par exemple 3 minutes par 100 km alors qu'une ligne entièrement nouvelle sur le même parcours peut faire gagner 17 minutes). Elle peut être utilisée sur les prolongements et sur les parcours où le potentiel de trafic ne justifie pas les investissements importants d'une ligne nouvelle. Ces trois options techniques ne sont évidemment pas faciles à suivre car il faut tenir compte de nombreux paramètres. C'est le cas, par exemple, de la nécessité d'augmenter les puissances de traction sans toucher à la masse globale des rames, de la mise au point de nouveaux systèmes de freinage ou encore de l'amélioration des performances aérodynamiques. René Soenen ajoute:

"Les augmentations de vitesse ne doivent pas être un but en soi car elles sont coûteuses en investissement, en énergie et en nuisance. (...) Il existe donc un optimum raisonnable de vitesse maximum dépendant de la géographie humaine et des arrêts intermédiaires éventuels. (...) En Europe occidentale, cet optimum se situe vraisemblablement dans la gamme des 260-300, voire 330 km/h selon l'urbanisation des régions traversées".

En tenant compte de ces contraintes, on peut considérer que les TGV classiques bénéficiant des améliorations citées (et d'innovations purement techniques qui vont également permettre d'améliorer les performances), sont en mesure d'apporter une réponse au besoin croissant de mobilité sur une large gamme de distances. Il faut bien sûr pour cela que le réseau suive. En Europe, 10.000 kilomètres existent déjà ou sont planifiés d'ici à 2010. Au total, c'est un réseau de 23.000 km qui est en cours de construction.



Ce dossier, basé sur les actes du congrès Eurailspeed 98, aura une suite dans notre prochaine édition

Les informaticiens ...

(suite de la page 1)

traditionnelles de chefs de projets, d'analystes, de programmeurs.

DE PLUS EN PLUS COMPLEXE

Les projets sont toujours plus amples et de plus grande difficulté technique que par le passé. Ils iront d'ailleurs toujours en se compliquant, suivant ainsi les besoins exprimés par une clientèle qui estime tout possible. "On peut presque dire que tout est faisable, même à un haut niveau de difficulté. Mais il faut voir ce que coûte un projet et les moyens qu'on veut y mettre. Est-ce que le jeu en vaut la chandelle? Les développements demandés sont-ils justifiés au plan économique?"

La croissance est là. Pour y faire front, nous devons recruter. Par exemple des stagiaires qui ont donné pleinement satisfaction et que nous pouvons attirer dans nos rangs une fois leur diplôme décroché. Les voies de recrutement ordinaires doivent être suivies: appels dans la presse, annonce d'examen, propositions aux travailleurs en chômage... On peut aussi recruter en interne,

comme on l'a fait pour les assistants informatiques, en prévoyant une formation spécifique (voir CAD 3/98).

APRÈS L'AN 2000 ET L'EURO

Deux échéances proches créent des besoins importants dans les rangs ferroviaires. Le 1^{er} janvier 2000, tout ce qui fonctionne en se basant sur une date doit avoir été adapté pour éviter le retour à l'année 1900 (voir CAD 8/97). Un an plus tard, l'univers comptable et financier doit être converti à l'Euro. Dans le secteur de la comptabilité, Paul Damas estime avoir besoin de 40 hommes/années jusqu'à la mise en application officielle.

Alors vient une question toute simple: ces deux caps une fois franchis, devra-t-on dégraisser l'effectif? Le responsable développement n'émet pas l'ombre d'un doute: "Impossible d'accréditer pareille hypothèse quand on sait tout ce qu'on ne peut pas faire aujourd'hui faute de ressources humaines. Depuis environ 5 ans, on

parle de renouveler entièrement le GEM, la Gestion Electronique du trafic Marchandises. Mais on n'ose pas s'y lancer, parce qu'on n'a pas les 20 personnes nécessaires pendant au moins trois ans pour mener cette tâche à terme. On sait par ailleurs que des bases de données sont réencodées en cascade lorsqu'elles passent d'un service à l'autre. C'est une pure folie, à laquelle nous devons remédier en coordonnant, en sensibilisant, en formant les cheminots à tous les niveaux. Il nous faudra du personnel pour le faire".

Une chose est sûre: les informaticiens ont leur avenir devant eux. Des crises peuvent survenir dans l'industrie informatique, des fusions, des faillites, qui provoquent des lésions temporaires. Mais chez les utilisateurs de l'informatique, chaque 31 décembre est un nouveau point de non retour. "La société de demain sera d'information, basée sur l'informatique" énonce Paul Damas. Et il pense ferme que ce sera comme ça chez nous.

Acheter, construire, transformer une maison



En 1930, la jeune SNCB se souciait déjà du bien-être de son personnel. Elle créa deux sociétés filiales de prêts afin de faciliter l'achat ou la construction d'une habitation salubre. Aujourd'hui encore, les cheminots peuvent bénéficier des avantages offerts par ces deux organismes.

LA S.A. HOME DU CHEMINOT

Société de crédit agréée par la CGER, le Home du Cheminot ne peut octroyer des crédits que pour des habitations sociales et uniquement au 1^{er} rang. Elle dépend de la CGER pour la fixation des taux d'intérêt; il s'agit ici uniquement de taux variables. Cette société est la seule en son genre à pouvoir travailler pour l'ensemble du pays. Aujourd'hui, il n'est pas rare que les plafonds exigés pour l'obtention d'un prêt "habitation sociale" soient dépassés soit en valeur du bâtiment soit en surface de celui-ci. Alors?

LA S.A. CRÉDIT IMMOBILIER AUX CHEMINOTS

Alors, on peut se tourner vers le Crédit Immobilier aux Cheminots qui est autonome et octroie des

crédits hypothécaires pour toute habitation. Elle peut déterminer elle-même, tenant compte évidemment des dispositions légales, ses conditions et tarifs. Le candidat-emprunteur a le choix entre deux formules de prêt: un prêt à taux fixe ou un prêt à taux variable. Il devra obligatoirement fournir la preuve d'un contrat d'assurance-vie pour le solde restant dû et d'assurance incendie.

MAIS, IL Y A PLUS QUE L'HYPOTHÉCAIRE...

Refaire la toiture, installer une cuisine équipée, construire une véranda, acheter une voiture... le plus souvent, on ne peut l'envisager sans demander un crédit. Le Crédit Immobilier aux Cheminots offre les meilleures conditions pour les prêts à court terme. Enfin, n'oubliez jamais de vous informer auprès du Crédit Immobilier aux Cheminots pour vos assurances (auto, moto, incendie, familiale, voyages, hospitalisation-soins de santé).

Tous ces avantages sont à votre portée auprès des sociétés de prêts. Vous trouverez leurs coordonnées dans "Le Rail" du mois d'octobre 98.



Décembre, un matin de gel et de lumière
Tapis neigeux sous ciel d'acier
Tous les regards se sont vissés
Une larme glacée aux rives des paupières
Sur un hôte géant, un être de métal
Qui pointera, tel un fanal
Au coeur des nuits et des matins ombrés
La tresse délicate de nos chemins ferrés

Pour éclairer de manière performante les faisceaux de voie de Forest-Bruxelles, une grue télescopique de 70 mètres a installé 17 pylônes d'éclairage hauts de 35 m. Celui-ci est équipé d'un plateau de 250 projecteurs d'une puissance individuelle de 1.000 W.



Namur: une passerelle de travaux pour 2004



De nouvelles infrastructures pour mieux répondre aux exigences du trafic. C'est la démarche en cours à Namur. Les travaux, déjà bien entamés portent sur la modernisation de l'infrastructure ferroviaire et l'aménagement des installations d'accueil des voyageurs.

Namur-gare, c'est 314 agents, 19.000 voyageurs, 400 trains de voyageurs et 250 de marchandises par jour. C'est la première gare de Wallonie, un argument de poids qui justifie l'investissement de 4,5 milliards de francs consacré au remodelage complet de l'édifice.

LES ACCÈS AUX QUAIS

Les travaux sont entrés dans une nouvelle phase: c'est maintenant du côté des premières voies que ça déménage. Depuis le 9 novembre, l'accès aux quais via le hall

d'entrée principal de la gare est supprimé. On travaille également dans le passage souterrain. L'accès aux quais s'effectue soit via une passerelle provisoire couverte installée au-dessus des voies 1, 2 et 3, soit en passant par le couloir sous voies principal. La passerelle, mise en place en face de la poste, a été posée afin de permettre aux voyageurs d'accéder aux quais en passant par la dalle de béton qui recouvre déjà les deux tiers de la gare. L'accès au Boulevard du Nord se fait via le futur parking dans un passage spécialement aménagé au sous-sol du bâtiment du MET (Ministère de l'Équipement et des Transports). En juillet 1999, cet accès sera lui-même supprimé au profit d'une liaison qui s'effectuera au niveau de la dalle se prolongeant à travers le corps central du bâtiment du MET.

LE HALL D'ENTRÉE DE LA GARE

La salle des pas perdus restera en service jusqu'à la fin février pour

la délivrance des billets, après quoi les installations d'accueil seront transférées dans un bâtiment provisoire. A l'avenir, les nouvelles installations d'accueil des voyageurs seront regroupées au-dessus des voies, au premier étage d'un complexe qui comprendra également un ensemble commercial. Quant à l'actuelle salle d'attente de la gare, elle sera complètement réagencée pour servir de hall d'entrée à ces installations.

DE 2000 À 2004

Restera à réaliser 4 volets importants de la rénovation:

- construction du pont-tube et aménagement des voies côté passerelle d'Herbatte;
- renouvellement de la passerelle d'Herbatte;
- achèvement des travaux de voies côté Bruxelles;
- isolation acoustique des voies marchandises 1 et 2.



C'EST À DIRE

Service éditeur
UCC Communication
042 Media interne

Rédaction/illustration/réalisation/collaborations
Anne-Catherine
Viviane Craps
Jean-Paul Dumoulin
Leo Goossenaerts
Julie Kermorant
Laurent Leroy
Denis Moinil
Jean-Claude Salemi
Serdu
Jean-Pierre Vantighem
Michel Visart

Production
B-Print: Marc Van
Hoef
Routage: Facility
management

C'EST À DIRE est
imprimé sur papier
recyclé



Envoyez-nous vos
réactions de préférence
par courrier, fax ou
E-Mail.

Correspondance
C'EST À DIRE
CO.042 / Section 50
85 rue de France
1060 Bruxelles

☎ 02/525 36 35
(911/53635)

Fax: 02/525 95 25
(911/59525)

TeamWare:
16.042: CADWZ

E-Mail:
cadwz@b-rail.be

Plus de 600 dessins, 50 lauréats et un goûter final: un concours réussi pour les 6-13 ans

Vous avez découvert pour la première fois les images de nos cartes de vœux 1999 dans la précédente édition de C'EST À DIRE. Vous savez qu'elles émanent d'un concours que nous avons organisé en septembre dernier.

Le jury a désigné en fait deux lauréats:
 □ le premier, 10 enfants, qui ont bien mérité d'emmener leur famille une journée à Disneyland-Paris;
 □ et le deuxième, 40 jeunes dessinateurs, qui emmènent leur famille en B-Excursion un jour de leur choix avant le 31 août.

Les dix premiers noms, vous les avez découverts il y a environ un mois. Les 40 autres, les voici, sur cette page.
 En même temps que sortaient de presse les cartes de vœux et le C'EST À DIRE les présentant, les lauréats se sont retrouvés un mercredi à Bruxelles pour le goûter final.
 "Nous recommencerons" a dit à cette occasion Antoine Martens, notre administrateur directeur général adjoint. C'est entendu, on le fera. Mais vous donnerez bien jusqu'au printemps à la micro-équipe qui a mené l'affaire pour réfléchir à un nouveau concours et s'organiser en conséquence !

AND THE WINNER IS...

Karel Bosch (11 ans), Brugge
 Julien Bury (12), Philippeville
 Elien D'Haene (10), Bissegem
 Thomas De Baets (12), Evergem
 Zaran De Clerck (8), Melle
 Nikolas De Rycke (8), Destelbergen
 Bryan Decot (7), Philippeville
 Jonas Decraene (13), Deerlijk
 Hannelore Demaegd (11), Liedekerke
 Benoît Denis (13), Spa
 Emilienne Deville (8), Villance
 Pauline Devillers (9), Chercq
 Bert Dhondt (8), Dergneau
 Jolien Dhondt (6), Dergneau

Ine Elsen (6), Scherpenheuvel
 Jérôme Englebert (13), Folx-les-Caves
 Anne-Laure Ferot (9), Houdrigny
 Tessa Gillemann (11), Ronse
 Wilson Godfroid-Meunier (11), Somme-Leuze
 Aisha Heinderson (9), Antwerpen
 Nick Mortier (11), Lauwe
 Sabrina Neus (10), Zele
 Alexis Pagna (9), Bombaye
 Charles Paulus (11), Comblain-au-Pont
 Evy Piette (12), Oostende
 Elodie Ponthière (10), Ottignies
 Nicky Provoost (13), Brugge
 Alexandra Smoos (13), Tubize

Wouter Strauven (11), Herk-de-Stad
 Vanessa Swiggers (8), Kampenhout
 Kevin Thomas (11), Vedrin
 Evi Timmermans (7), Neerpelt
 Kim Toubeau (8), Fayt-l.-Manage
 Joris Van De Brande (12), Essen
 Yoni Van Geert (11), Oudegem
 Stien Vandenberghe (12), Boortmeerbeek
 Emilie Vandebussche (12), Bas-Warleton
 Evi Verbruggen (12), Schoten
 Ruben Versmessen (12), Wortegem-Petegem
 Yanish Wicke (10), Nieuwpoort



Un après-midi de décembre pas comme les autres: un petit tour à l'expo, une caricature chez Serdu, des cadeaux, un discours de circonstance, des couques et des gâteaux, ... c'était la fête des jeunes artistes âgés de 6 à 13 ans. Enfin, presque ! Dans une famille, c'est papa qui a dû affronter le clown.



LA SNCB RECRUTE

L'accès à deux professions ferroviaires est proposé de manière permanente à des candidats tant féminins que masculins.

d'études suivants: électricité, mécanique, électromécanique ou électronique.

Conducteur de manoeuvre

Il n'y a pas de date de clôture pour ce recrutement qui intéresse les candidats francophones et néerlandophones.

Diplôme requis: certificat de qualification de 4^{ème} année de l'enseignement technique ou de la 6^{ème} année de l'enseignement professionnel obtenu dans les groupes d'études "mécanique" ou "électricité".

Aspirant conducteur de train

Pas de date de clôture non plus pour ce recrutement qui concerne des candidats francophones et néerlandophones.

Diplôme requis: certificat d'enseignement secondaire supérieur (général, technique ou professionnel) ou titre ou attestation de réussite délivré après un cycle d'au moins 750 périodes par l'enseignement technique secondaire de promotion sociale obtenu dans un des groupes

Nouveauté: ce recrutement est donc aussi accessible aux titulaires d'un certificat de l'enseignement général.

Les étudiants de dernière année (année scolaire 98/99) sont autorisés à participer.

On recrute aussi, par examen, avec le 10 février 1999 pour date limite d'inscription, des **signaleurs de 1^{ère} classe** des rôles français et néerlandais.

Diplôme requis: le même que pour les conducteurs de manoeuvre.

Un recrutement d'**ingénieurs industriels et d'ingénieurs industriels des constructions** est aussi programmé.

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

De Bruxelles à la frontière allemande... Bien informer la clientèle

Un des principaux objectifs de la SNCB est de moderniser le réseau intérieur. Entre autres, les travaux de modernisation de l'axe ferroviaire reliant Bruxelles-Midi à la frontière allemande amélioreront d'une manière considérable les déplacements quotidiens. Ces opérations nécessitent la mise en place de nombreux chantiers.

Souci prioritaire : informer les clients !

La SNCB s'est engagée à tout mettre en oeuvre pour que la circulation des trains et les horaires s'en ressentent le moins possible. Il est clair que malgré les efforts fournis, il peut toujours arriver que ces travaux provoquent des retards.

Informations continues

Il est important de communiquer avec les voyageurs, de les informer. Une brochure a été éditée à propos de l'axe Bruxelles-frontière allemande. Pas moins de 300.000 exemplaires en ont été distribués dans toutes les gares des lignes 35, 36, 37, 94, 96 et 50 A. Jusqu'au terme des travaux, des affiches et dépliants seront diffusés parmi la clientèle.

Au cours des 11 premiers mois de l'année, la SNCB a recruté 1.141 agents nouveaux