

C'EST À DIRE 3/99

MAGAZINE DES CHEMINOTS BELGES

6 AVRIL



8 mai 1999:
invitation à tous les cheminots,
avec familles et amis !

Depuis le passage aux nouveaux horaires en mai 98, notre entreprise a été confrontée à de considérables problèmes de retards. Des pétitions ont circulé, le médiateur et le Comité consultatif des Usagers se sont exprimés... Les cheminots se sont mis à l'écoute de toutes ces réactions et ont tenté d'expliquer aux voyageurs irrités le pourquoi et le comment des problèmes.

L'image de l'entreprise en a pris un fameux coup. Très vite (le 18 juin), le Conseil d'administration a pris différentes mesures pour redresser la barre. Il a prévu aussi une action sur le plan *psychologique*, démarche indispensable entre toutes pour restaurer l'image de marque et rendre confiance à la clientèle.



Une des décisions dans cette optique était d'organiser une Journée du Chemin de fer. Son objectif: rapprocher les gens de la SNCB, familiariser nos clients avec nos activités, nos techniques et notre organisation. Leur montrer la face cachée du rail, c'est aussi leur expliquer de visu à quelles règles nous nous contraignons pour garantir leur sécurité chaque fois qu'ils prennent le train.

suite page 8

Puissance, rapidité et polyvalence: la "S13"



Alstom Belgium Transport adapte le matériel ferroviaire aux exigences du service. Et le conçoit pour augmenter les vitesses aussi bien en trafic marchandises qu'en voyageurs. Dans le cadre du plan décennal d'investissements 1996-2005, la SNCB a commandé 60 exemplaires de la "Série 13" pour un montant de 9 milliards de FB. 20 unités supplémentaires sont destinées aux chemins de fer luxembourgeois.

La commande des locomotives "S13" résulte d'une collaboration étroite entre les chemins de fer belges et luxembourgeois. Les besoins des deux réseaux étant assez semblables, une commande groupée s'est avérée plus avantageuse. Cette formule permettait des économies d'échelle tout en améliorant l'utilisation des engins et en débouchant sur de économies complémentaires liées à l'exploitation en pool. A ce sujet, une convention a été signée avec les CFL.

La S13 est...
Rapide: elle peut donner une vitesse de 200 km/h aux trains de voyageurs sur les sections de

ligne du réseau où cette vitesse est permise.

Puissante: en développant une puissance de 5.000 kw (environ 6.700 CV), elle peut tracter à

des vitesses plus élevées les trains lourds de marchandises. Elle est de plus équipée de moteurs électriques performants de

suite page 8



Westrail: vive la cohabitation !



Depuis son démarrage en juin 1995, Westrail est une équipe mixte ! Sur le plan des sexes bien entendu, mais aussi au niveau des nationalités.

La petite soixantaine de personnes qui y travaillent est composée d'un tiers de cheminots belges, d'un tiers de cheminots français et d'un tiers de contractuels des deux nationalités. Sans que la règle soit appliquée

à l'unité près, il y a un équilibre franco-belge à tous les niveaux tant horizontalement que verticalement.

Christian Mariaud, human resources manager, est de l'aventure depuis le début. C'est donc en connaisseur qu'il explique comment l'équipe s'est constituée: "Au-delà des compétences professionnelles indispensables, notre premier critère de sélection a été et est toujours la capacité d'ouverture et de remise en cause

personnelle. Avec l'aide des services psychologiques de la SNCB et de la SNCF, nous avons mis au point des tests qui permettent de la mesurer. Nous essayons également de voir quelle est la résistance au stress inévitablement créée par une situation d'expatriation. Il est souvent plus difficile de trouver des candidats ayant une grande ouverture d'esprit que professionnellement compétents".

suite page 7

A lire aussi dans cette édition

ABX Group
identité commune



p. 2

Personnel des trains
accompagnement psychologique



p. 3

Dossier
les métiers d'une formation



p. 4/5

Recrutement
on a mis la gomme !



p. 8

ABX GROUP: petite équipe pour grande structure



Onze mille employés, 250 bureaux dans 24 pays pour un chiffre d'affaires de 62 milliards de francs, ABX est désormais un nom qui compte. La coordination de l'ensemble est assurée par ABX GROUP, basé rue de France.

Le quartier général d'ABX GROUP est situé au n° 97 de cette rue de France que nous connaissons tous bien parce que le siège social de la SNCB s'y trouve. Si les bureaux sont fraîchement remis en état, ils n'ont rien de prestigieux, ni même de luxueux. Agréables et fonctionnels, ils ont été conçus dans le même esprit qu'ABX GROUP dont Jean-Louis Dermaux, chief executive officer, explique la raison d'être: "ABX a beaucoup grandi depuis un an notamment en acquérant Thyssen-Haniel-Logistics et Bhantrans en Allemagne ainsi que trois entreprises néerlandaises au début du mois de février. Il était donc devenu nécessaire de mettre sur pied une structure de coordination. Nous avons voulu qu'elle soit la plus légère possible en laissant un maximum d'autonomie aux dif-

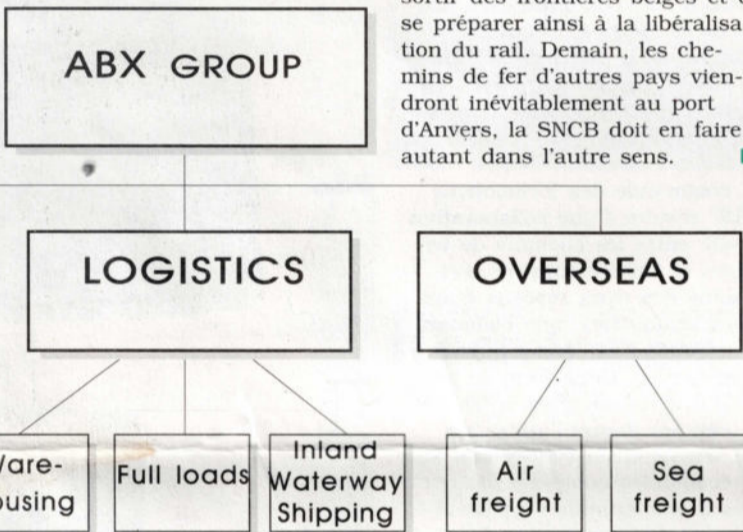
férentes filiales dans le cadre d'une stratégie de groupe. C'est pourquoi les fonctions au sein d'ABX GROUP ont été limitées au strict minimum: direction générale, directions financière et juridique ainsi que la communication".

Désormais, toutes les filiales vont porter le même nom "ABX Logistics" et utiliser le même logo: "Nous n'avons pas imposé cette solution! Ce sont les différentes filiales qui nous ont demandé de disposer d'une identité commune. Cette évolution est importante et elle ne réduit en rien l'indépendance des différentes entités. Les grandes décisions stratégiques et budgétaires sont prises au niveau d'ABX GROUP. Il y a ensuite un comité de direction par produit: road, logistics et overseas qui comprend l'aérien et le maritime. ABX GROUP dispose d'un siège dans chaque comité de direction pour épauler les membres bien plus que pour les contrôler. Il est trop tôt pour tirer un bilan mais nous constatons déjà

que nos partenaires des différents pays sont surpris de voir qu'un petit pays comme le nôtre est capable de travailler avec autant de professionnalisme".

L'adjectif "petit" n'est d'ailleurs plus adapté à ABX. Au niveau de l'activité TLO (transport logistics overseas), ABX occupe la neuvième place européenne. "Notre taille est suffisante, commente Jean-Louis Dermaux, mais la couverture ne l'est pas. Nous ne sommes pas encore présents en France, en Grande-Bretagne et en Italie et pas assez en Amérique du Nord".

Pour la SNCB, le développement d'ABX s'inscrit dans le cadre d'une stratégie de transport global qui porte autant sur les marchandises que sur les personnes. Il est ainsi possible de proposer aux clients marchandises un éventail de solutions en fonction de leurs besoins. Enfin, et peut-être même surtout, ABX offre à la SNCB l'opportunité de sortir des frontières belges et de se préparer ainsi à la libéralisation du rail. Demain, les chemins de fer d'autres pays viendront inévitablement au port d'Anvers, la SNCB doit en faire autant dans l'autre sens.



Avec ABX Nederland, un service équivalent pour tout le Benelux

ABX Transport a commencé son essor international avec la création d'ABX Nederland. Aujourd'hui, ABX a fait un pas de plus en reprenant trois entreprises néerlandaises.

En 1996, la création d'ABX Nederland annonçait la collaboration entre ABX Transport (Belgique) et le néerlandais Viditrans. Cette première démarche européenne lui a procuré une position forte dans le Benelux. Début février 99, un nouveau pas est franchi avec la reprise de 3 entreprises hollandaises:

Kersten Hunik Holding (KHH), Bode Scholten Utrecht (BSU) et Cors de Jongh (CdJ).

Kersten Hunik Holding BV
Avec un effectif de 420 personnes et un CA brut de 300 millions de florins (soit 150 millions d'euros ou 6 milliards de nos francs), KHH est l'un des plus importants agents de ligne à Rotterdam et représente une vingtaine de sociétés d'armateurs. L'arrivée de KHH offre un accès plus qu'enviable aux activités du port de Rotterdam.

Bode Scholten Utrecht BV, Cors de Jongh BV
Le rachat de BSU et CdJ assure

une présence indispensable dans les zones économiques d'Utrecht et d'Amsterdam. BSU s'occupe entre autres de l'exploitation d'un centre de distribution et d'une entreprise de transport axée sur le transport de petits colis, de même que du stockage et du transbordement des expéditions à assurer. De son côté, CdJ est principalement active dans le secteur de l'expédition, de la distribution et de la logistique.

International
Récemment, par l'acquisition du groupe allemand THL, ABX a obtenu un large accès au marché européen. Avec ces reprises hollandaises, ABX dispose dorénavant de ses propres entreprises et peut se targuer d'offrir une gamme de services complète en matière de transport et de logistique et ce, dans 6 pays européens: Belgique, Pays-Bas, Allemagne, Suisse, Espagne et Irlande.

L'internationalisation de ses activités donne à ABX la possibilité d'offrir le concept *one-stop-shopping*. Sa clientèle peut ainsi faire appel à un seul interlocuteur capable de concrétiser, coordonner et vendre le transport sous tous ses aspects.



Chiquita prend le train Anvers - Prague



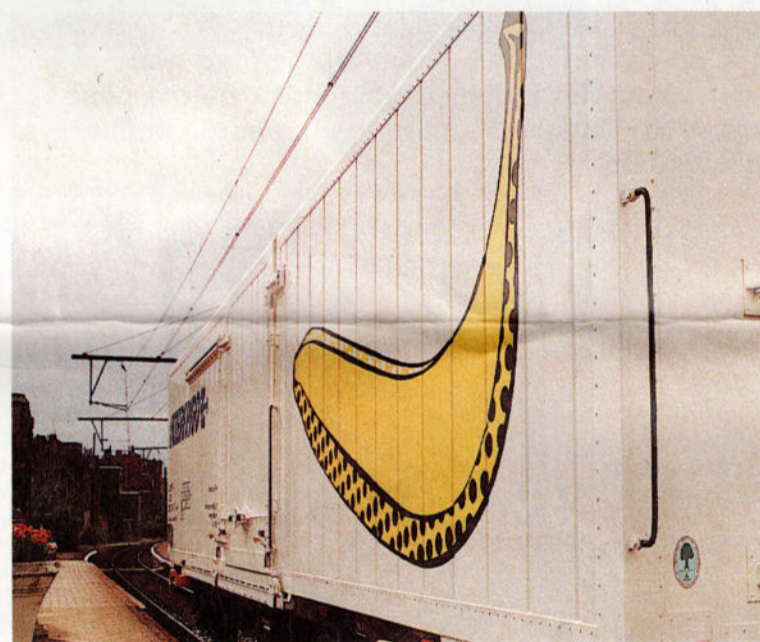
Intercontainer-Interfrigo (ICF), l'opérateur européen en trafic combiné et trafic sous température dirigée, vient de mettre en service un nouveau train complet "bananier" entre Anvers et Prague.

Mi-décembre 98, un premier train d'essai de 20 wagons spéciaux isothermes contenant 460 tonnes de bananes a relié le port belge à la capitale de la République tchèque. ICF, les réseaux concernés (belge, allemand et tchèque) ainsi que l'entreprise de transports "Cechofracht" à Prague ont pu répondre aux critères de qualité particulièrement exigeants du producteur de bananes Chiquita et augmenter ainsi la part de marché détenue dans ce secteur par le transport ferroviaire. Entre mi-décembre 98 et mi-février 99, ICF a fait rouler 10 trains complets "d'essai" chargés en tout de 5.500 tonnes de bananes pour les acheminer vers les mûrseries de la République tchèque. Le train complet est dorénavant assuré chaque semaine.

La liaison entre Anvers et Prague est assurée en 27 heures.

Le chemin de fer remplit ainsi l'objectif fixé en matière de délai. Le train bananier est soumis à une surveillance active en collaboration étroite avec les réseaux.

L'équipe ICF responsable des transports de bananes est depuis de nombreuses années spécialisée dans le transport des fruits verts. Chaque année, quelque 450.000 tonnes de ces fruits sont transportés en wagons isothermes (protégés contre la chaleur et le froid) spécialement construits à cet effet. Les axes de transport principaux des bananes sont ceux qui relient les ports maritimes belges et allemands à la Suisse et l'Autriche ainsi que les dessertes à l'intérieur de l'Allemagne (entre les ports allemands et les mûrseries). Grâce à l'excellent niveau de qualité de ses prestations, ICF a pu conquérir une part importante du marché des transports de bananes. Plus de la moitié des bananes achetées en Suisse y ont été acheminées dans des wagons spécialisés Interfrigo.



Automatic ticketing



Des distributeurs automatiques de tickets vont progressivement faire leur apparition sur le réseau. Les trois premiers sont testés à Ottignies, Bruxelles-Central et Louvain. Ils seront suivis par 152 autres d'ici la fin de l'été.

C'est un investissement de 350 millions qui sera valorisé dans 70 gares pour mieux servir les voyageurs impatientes ou qui arrivent un peu juste.

Ces appareils - reliés en permanence à l'ordinateur central - constituent un service supplémentaire à la clientèle. Ils ne remplaceront pas les guichetiers, mais offriront une alternative aux files devant les guichets. Ils ne seront par ailleurs pas installés dans les points d'arrêt.

Nos clients s'en serviront pour acheter des billets ordinaires, tous les Pass, des cartes "agglomération" et des revalidations de cartes train (et davantage encore à l'avenir). Ils se serviront de l'écran sensible pour introduire les données nécessaires et paieront au moyen d'une carte Mister Cash/Bancontact.



Accompagnement psychologique pour le personnel des trains



Une collision avec un véhicule sur le passage à niveau, un suicide. Accompagnateurs de train, conducteurs de train, personnel des gares. Certains arrivent à l'âge de la pension sans en avoir jamais fait l'expérience. D'autres par contre ont moins de chance et s'y trouvent confrontés plus d'une fois. En 1997, des lignes de force ont été édictées en vue d'une politique de prévention et d'accueil psychologique de ces personnes, s'ils en manifestent le désir.

Un véhicule, quel qu'un dans la voie... des coups de klaxon, un freinage d'urgence, un choc, des bruits sourds, un constat d'impuissance. Les statistiques sont parlantes: 99 suicides sur le réseau en 1997; augmentation à 114 en 1998; et en janvier 1999, on en compte déjà 17.

Chacun réagit à sa façon

On dénombre annuellement quelque 140 incidents critiques. Ce qui frappe dans les témoignages des conducteurs de train qui ont vécu cette expérience est qu'ils se souviennent de tout jusque dans les moindres détails bien des années après les faits. Même ceux pour qui ce n'était pas la première fois.

La réaction à un incident est très individuelle. Huit sur dix n'ont jamais souffert de problèmes posttraumatiques, mais bien les deux restants. Des études indiquent que ces derniers 20 % peuvent être ramenés à 4 à 6 % moyennant une bonne prise en charge dans les 48 à 72 heures qui suivent l'incident. Dans quelques cas isolés, c'est le décrochage complet.

Prévention et accueil

Après l'accident de Roulers en 1996, la cellule *psychologie appliquée* de PS, sous l'impulsion du docteur Waterschoot, a commencé à mettre sur pied une structure pour la prévention des problèmes posttraumatiques et l'accompagnement après un accident.

La partie prévention, c'est une journée intercalée dans la formation des accompagnateurs de train et des aspirants-conducteurs de train. Le problème est ébauché pour que chacun se fasse à l'idée que ça peut effectivement arriver, et pour avoir une idée claire des sentiments (comme la culpabilité...) induits par une telle situation. Il y a encore la formation des accompagnateurs principaux de train et des instructeurs, des agents qui à l'avenir formeront la première ligne de l'accueil. Des études ont en effet montré qu'après un tel "incident", les individus souhaitent être entourés (dans l'ordre d'importance) d'abord par la famille puis les collègues, les chefs et le personnel médical.

Voilà pourquoi on a choisi de former pour le premier accueil les gens de terrain - accompagnateurs principaux de train et instructeurs. Cette formation comporte un soupçon de théorie et surtout beaucoup d'exercices pratiques sous la forme de jeux de rôles en petits groupes de 10 à 20 personnes.

Ces agents devront donc se rendre sur place et accompagner le personnel. Sur le lieu de l'accident, il se passe en effet beaucoup de choses. L'autre voie doit être sécurisée immédiatement, les services de secours et le parquet se rendent sur les lieux, souvent accompagnés de la presse. Avant de libérer la voie, les enquêteurs doivent recueillir une déclaration du conducteur de train sur les circons-



photo Belga

tances de l'accident, pour s'assurer par exemple qu'il y a véritablement eu suicide et que des tiers ne sont pas impliqués dans le drame. Le conducteur de train doit décider lui-même s'il souhaite repartir ou non. S'il repart, il devrait le faire accompagné d'un instructeur.

Les trois psychologues de la cellule *psychologie appliquée* peuvent être appelés 24 h sur 24. Ils n'interviennent pas d'office, mais seulement si l'agent concerné ou, le cas échéant, son chef immédiat constate qu'il y a un problème.

Accompagnateurs de train "à l'essai"

Les trois psychologues collaborent à la formation des conducteurs de train. C'est un travail de pionnier qui est fourni ici au

plan structurel et réglementaire. La formation est insérée dans la formation de base et il existe déjà une permanence de 24 heures. Les conducteurs de train suivront et le CA Réseau a lui aussi introduit une demande en vue d'organiser une telle formation pour le personnel de gare qui se rend sur les lieux de l'incident.

On compte sur les dispatchings pour avertir le plus vite possible, en cas d'incident, les personnes chargées de cet accompagnement.

Cela fait déjà pas mal de boulot pour les trois psychologues qui organisent également la formation *gestion des comportements agressifs* destinée aux accompagnateurs de train, à partir du printemps 1999.

Abonnés à la violence ?

Le climat d'insécurité qui règne dans le monde des transports en commun n'a rien de subjectif, les statistiques le prouvent.

Les agents de la STIB, des TEC et de De Lijn sont des cibles fréquentes pour les agresseurs de tous genres.

La SNCB n'est pas épargnée: 70 agressions ont été commises en 98 sur le personnel des chemins de fer. La cible: en majorité des membres du personnel d'accompagnement des trains. Les lignes à risque ? Celles empruntées par les usagers et/ou trafiquants de stupéfiants ou par des supporters de football en état d'ébriété.

Wailletoukè - 9 mois !

Wailletoukè (prononciation anglaise de Y2K, qui signifie simplement an 2000), c'est dans quelque chose comme 270 jours, 9 mois. Chacun doit se demander: mon PC fonctionnera-t-il encore ? Mais comment faire pour vérifier ? Nous levons le voile sur une vaste opération qui va se dérouler sous peu.

Comment nos PC vont-ils réagir, le 1^{er} janvier 2000 ? Continueront-ils à fonctionner correctement ou bien vont-ils se comporter de manière incohérente ? C'est ce qu'il va falloir vérifier d'ici à la fin de l'année.

Quatre éléments à contrôler

Quatre éléments doivent être vérifiés: l'horloge interne, le BIOS (c'est le programme élémentaire qui est enregistré dans une mémoire inaltérable appelée ROM - read only memory - et qui démarre dès que vous allumez votre PC), le système d'exploitation (WINDOWS, en général) et les logiciels utilisés. Si

l'un de ces éléments n'est pas capable de traiter correctement les dates et si aucune correction n'est apportée, le PC se comportera le 1^{er} janvier 2000 comme s'il était en 1900 ou en 1980 (cela dépend des modèles)...

Une vaste opération de contrôle

Comme il existe à la SNCB une grande variété de modèles et que, même dans une seule série, il existe des différences, il n'est pas possible de distribuer des instructions et de demander à chaque utilisateur de vérifier lui-même sa machine. Il faudrait trop de temps pour élaborer la documentation nécessaire. Et puis, on ne peut demander à chacun de se transformer, ne fût-ce que pour une heure ou deux, en spécialiste ! Cela comporte trop de risques d'erreurs et de pertes de temps.

L'opération sera effectuée par le CS Informatique, avec l'aide d'une firme spécialisée. Une dizaine d'inspecteurs seront mobilisés: chacun pourra contrôler



une dizaine de PC par jour, soit une centaine au total par jour, cinq cents par semaine, deux mille par mois ! Il faut bien cela, quand on sait que la SNCB utilise 10.000 PC environ. Bien sûr, tous les PC ne devront pas être contrôlés. Les plus récents ne posent en principe pas de problème (ceux qui ont été livrés par la firme Compaq après le 7 octobre 1997), tandis que les plus anciens seront systématiquement remplacés d'ici la fin de l'année. Il n'empêche: il en restera plusieurs milliers à contrôler.

Les résultats du contrôle

Pour chaque PC, les inspecteurs remettront au CS Informatique et au responsable de l'unité concernée un rapport détaillé. A partir de l'ensemble de ces rapports, il sera possible de passer à la seconde étape de l'opération: la mise en conformité. De trois choses l'une:

- ou le PC est en ordre et c'est tant mieux !
- ou le PC doit être adapté (l'horloge interne peut être remplacée ou une nouvelle version d'un logiciel doit être installée);
- ou le PC doit être remplacé.

Pour les PC qui se trouveront dans ces deux derniers cas, une opération systématique de *roll out* sera organisée, de sorte que chacun devrait avoir, le 31 décembre au soir au plus tard, une machine en état de fonctionner correctement le lendemain. Ce n'est que dans des cas spécifiques, dûment concertés entre l'unité concernée et le CS Informatique que rien ne sera fait.

Chacun est concerné !

Il est évident qu'une telle opération d'envergure ne peut réussir que si tout le monde s'y met. Ainsi, chacun est invité à accueillir correctement les inspecteurs lorsqu'ils seront annoncés. Il n'est pas possible de contrôler un PC si la porte du bureau est fermée à clé ou si le PC est protégé par un mot de passe et le responsable absent !



Monceau en Hainaut: les métiers de la formation

Monceau, gare de triage du district sud-ouest: 62 ha, 24 voies électrifiées de réception, une butte de triage de 3,825 m, 4 freins de voie hydrauliques, 32 voies de triage et 2 faisceaux de départ de 8 et 13 voies électrifiés. Chaque jour: 1.000 à 1.100 wagons en trafic diffus plus 500 à 700 en rames homogènes. On y va!

Jean-Jacques Barbier, facteur: "Aux voies de réception, en liaison radio avec mon collègue au bureau qui est en possession du bordereau de composition des convois, je vérifie son exactitude ainsi que la nature des marchandises, la sécurité des chargements (ex.: voitures endommagées pour transport automobile, wagons citernes (vannes de sécurité)), les étiquettes d'avarie. Après toutes ces démarches, je



confirme le train. C'est-à-dire qu'il est en ordre du côté du factage et qu'il peut être trié."

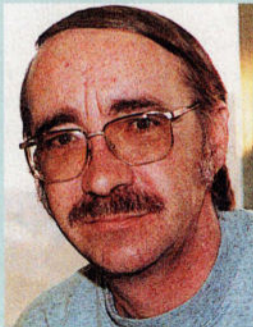
Jean-Pierre Otlet, commis de factage:



"Nous sommes avertis par la téléphoniste des arrivées des trains à vérifier. En relation avec mon collègue

facteur qui se trouve dans le faisceau de réception, nous pointons ce qu'il constate sur le terrain. Les trains chargés sont triés selon leur destination et nous trions aussi des wagons vides en fonction des demandes de B-Cargo."

Franz Doneux, chef de factage: "Mon travail principal est de porter une attention particulière aux wagons recommandés (wagons en retard, souvent des wagons qui ont été avariés), de faire respecter les horaires. J'interviens principalement en cas de litige. Je suis le relais principal du factage avec le régulateur."



Maurice Palamaruk, démaillleur: "On coupe la machine de manoeuvre qui entre avec un train. Ensuite, on purge les freins, dès que l'on rencontre un frein à vis on le serre afin d'immobiliser la rame. Les wagons sont préparés à être coupés par destination. On dessert les tendeurs et les

boyaux de conduite d'air de freins sont détachés pour le démaillage. Le démaillleur prépare le triage."



Jean-Pierre Fizez, bâtonneur: "J'effectue les coupes des trains à trier, je défais l'attelage au moyen d'un bâton en bois. Le convoi est poussé à très faible allure (2 km/h.) ce qui me permet d'intervenir si un tendeur n'a pas pu être enlevé au démaillage. Le train doit toujours marquer un temps d'arrêt avant d'être poussé de la bosse."



Aux commandes du triage et des freins de voie, toute une équipe: signaleur à la cabine de triage ou au poste de protection ou encore au poste frein de voies, chef manoeuvre, sous-chef de gare... Chacun est à sa place pour effectuer les manoeuvres de triage en toute sécurité.

Firmin Maes, signaleur: "C'est principalement au "feeling" qu'on actionne le frein de voie. Le signaleur trieur s'occupe des rames à trier au moyen d'un sélecteur automatique de coupe (qui indique automatiquement où



les wagons doivent aller). Il sait bien entendu toujours changer l'itinéraire. C'est le poste le plus stressant du triage. Il faut tenir compte des conditions atmosphériques, du poids, de la longueur des wagons..."

Jean-Luc Mertens, caleur: "Il y a un caleur pour 8 voies. Le freinage en deuxième ligne s'effectue "à la main". Le wagon tombe de la bosse, et sur base du bulletin de triage (le nombre de coupes dans la rame, la destination, le numéro du premier wagon à tomber, le tonnage), on utilise des blocs d'arrêt qu'on dépose à environ 5 à 6 m des wagons qui arrivent. Faut estimer la vitesse des wagons pour ne pas les arrêter trop près, quelquefois que d'autres wagons tomberaient sur la même voie et feraient des chocs ou des encombrements. Les qualités d'un bon caleur: respecter les consignes de sécurité, être vêtu de son vêtement de sécurité, casque, gants, chaussures de sécurité, déposer son bloc et surtout toujours avancer devant son bloc pour éviter l'éjection d'un bloc... Ce qui nous fait le plus peur, c'est le brouillard."



Michel Cornellie, chef de gare-adjoint, régulateur: "Ma mission: la surveillance. Le travail est différent de celui d'une gare voyageurs. Les trains de voyageurs sont contraints de respecter à la minute près les horaires. Dans une gare marchan-



dises, le facteur temps est aussi important mais il faut avant tout suivre à la lettre les instructions des documents de transport. Je veille à ce que les wagons ne restent pas en gare sans raison. Les délais de correspondance imposés par un plan prédéfini doivent être respectés."

Marie-Thérèse Maque, commis de factage téléphoniste: "Je coordonne les trains au départ et à l'arrivée. Je suis un relais essentiel entre le régulateur et le factage."



Gare de triage ou de formation ?...



Les gares de triage sont - pour des raisons économiques - installées à proximité des ports et en bordure des bassins industriels. Chacune d'elles dessert une zone de transport. Tous les wagons chargés ou vides restitués par ses propres clients et par ceux de sa zone de transport sont concentrés dans la gare de triage par les trains de desserte et les trains de zone. Ils y sont triés pour former des trains à destination des autres gares de la zone ou des autres gares de triage du réseau et des réseaux voisins. Alors, triage ou formation ? C'est la même chose.

Les gares de triage sont actuellement au nombre de 4: Monceau, Kinkempois, Gand-Maritime et Anvers-Nord. Sauf à Anvers, gare de triage informatisée (nous y reviendrons plus loin), le scénario du triage des wagons est le suivant.

Dès qu'un train a quitté une première gare de triage, le système informatique transmet à la gare de destination tous les renseignements concernant les wagons qui le composent: numéro, poids, longueur, frein, origine, destination, caractéristiques particulières du wagon et du chargement, ordre de classement dans le train.

Le train est reçu au faisceau de réception (♦ sur le schéma). A l'aide du bordereau édité par le système informatique, deux commis de factage, l'un installé au bureau "arrivée" et l'autre muni d'un poste de radio et cheminant le long du train, vérifient la composition, corrigent les erreurs éventuelles, précisent la destination à donner aux wagons vides et réformés reçus, consistent tous les renseignements nécessaires à l'exécution du triage. Toutes ces opérations sont transmises au système informatique.

Ensuite, un agent de triage - le démaillleur - purge les freins de tous les wagons et prépare les coupes. Le train est désormais prêt à être trié par la gravité. Il s'agit de canaliser selon leur destination tous les wagons chargés et de grouper sur une même voie et selon leur catégorie tous les wagons vides disponibles. Le système informatique connaît l'affectation de chacune des voies du faisceau de triage. A la demande, il édite un bulletin de triage pour le train considéré.

Les freins de voie: pour un triage en toute sécurité

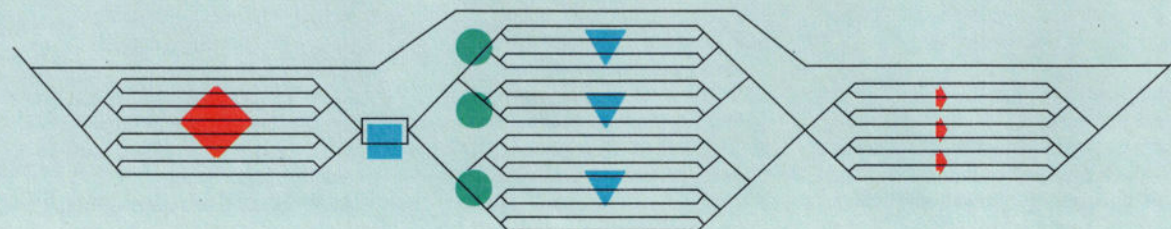
Une locomotive de manoeuvre prend place en queue de rame et poussé celle-ci vers le sommet de la butte de triage (■) où un agent - le bâtonneur - détache les coupes à l'aide d'une perche en bois. Ayant franchi la crête de la butte, les coupes descendent les unes après les autres en roue libre vers les voies (●) désignées selon le bulletin de triage. Pour pratiquer une telle méthode de travail à une cadence soutenue, il est né-

cessaire de disposer de deux outils perfectionnés: le triage automatique et les freins de voie.

Le triage peut être soumis à deux régimes: la commande manuelle ou la commande automatique des aiguillages. C'est ce dernier régime qui est normalement en vigueur lors du triage. Quel que soit le régime adopté, les freins de voie sont toujours commandés manuellement. Leur principe de fonctionnement est assez simple: les mâchoires métalliques du frein sont installées parallèlement au rail. La commande à pression d'huile soulève le frein et ferme les mâchoires pour emprisonner et presser les bandages de roues. Chaque frein de voie est commandé par le signaleur du triage à l'aide d'un potentiomètre gradué de 0 à 100. L'effort de freinage dépend exclusivement de la position occupée par ce potentiomètre. Pour obtenir un freinage régulier, il faut donner au système la puissance strictement nécessaire, sur toute la longueur du frein de voie. Cette manière de procéder évite les chocs dans le frein et les déplacements des charges sur les wagons. Le premier freinage, opéré au passage juste après la bosse, est complété par un freinage de deuxième ligne qui permet d'ajuster la vitesse des coupes et d'éviter ainsi un choc violent de celles-ci lors de l'accostage avec les wagons déjà stationnés sur la voie désignée. Ce freinage complémentaire est assuré par des agents de triage - des caleurs - en tête du faisceau de triage à l'aide de blocs d'arrêt qui sont automatiquement éjectés après freinage par l'intermédiaire d'un système de rails déviateurs. Quand le travail est terminé, le système informatique est informé de l'exécution et des modifications apportées au programme de triage initialement prévu.

Dernière phase: on forme

Pour la formation des trains, le faisceau de triage compte un nombre important de voies (▼) et les wagons doivent être classés selon les différentes destinations. Si certaines voies reçoivent des wagons pour une seule destination (à flux de trafic plus élevé), il en est d'autres où plusieurs destinations sont mélangées. Ces voies devront être retirées pour obtenir les regroupements définitifs. Lorsque cette besogne est terminée, le chantier de la formation peut alors former des trains à expédier. La majorité des trains ainsi formés sont ensuite transférés sur le faisceau "d'attente au départ" (■) afin de ne pas encombrer inutilement le faisceau de triage. Le système informatique précise au chef de chantier la composition de chaque voie. Pour autant qu'on lui donne toutes les caractéristiques du train: locomotive de remorque, charge autorisée, sens de circulation... L'ordinateur dresse lui-même le bordereau du train, clôturant d'office la liste dès que la charge autorisée est atteinte. Avant d'être expédié, le train est visité par un agent du matériel et quand il quitte la gare, un message d'information adressé à l'ordinateur aura pour effet de provoquer l'édition automatique d'un message de composition sur le terminal de la gare de destination. Le tour est ainsi joué.



ANVERS-NORD: LA FORMATION INFORMATISEE

"Lattes, petites-longues-plates, la Martens, la De Vos, le 2 x 8, patins, rangées de calage et le Joe". Qu'est-ce que ces mots ont en commun ? Anvers-Nord.

En bon français, il s'agit de trains, de locomotives de manoeuvre, de voies, de sabots de frein, ... et "le Joe", c'est le batonneur Joël De Vos.

tique à celle du point le plus profond de l'océan.

Dans le faisceau de départ, les wagons sont de nouveau accouplés, visités. Prêts à quitter Anvers-Nord.

L'intégralité du système est commandée depuis le poste du block 9. Même les locomotives de triage. Un système informatisé avec oeil électronique et radar règle la vitesse des wagons

erreur peut engendrer jusqu'à 24 heures de retard. Le nombre d'avaries occasionnées aux wagons dans la formation est en baisse. Chaque année, à Anvers-

Nord, environ 750 constats d'endommagement sont recensés dans le faisceau B, contre 35 seulement dans le faisceau C. Toutefois, les données de triage

mémorisées dans l'ordinateur permettent d'en imputer encore une vingtaine en moyenne à d'autres causes.



Une terminologie distincte, un monde à part, la plus importante formation de notre réseau ferroviaire belge qui, à elle seule, déplace quelque 50 % du transport marchandises SNCB.

Entièrement automatique

Anvers-Nord est une formation moderne, informatisée. On pourrait même dire que les manoeuvres y sont "entièrement automatiques". La formation comprend principalement trois faisceaux, complètement séparés. Le faisceau D pour les trains homogènes directs. Les faisceaux B et C pour le trafic diffus. Le faisceau C pour les trains à l'arrivée triés dans le faisceau puis dirigés vers les clients du port, le faisceau B pour les trains port-hinterland. Quelque 2.200 wagons sont reçus, triés et envoyés quotidiennement dans les faisceaux B et C.

Depuis 1993, le faisceau C est entièrement automatisé. Les trains en provenance de l'embranchement Schijn pénètrent dans le faisceau C où la réception est identique à celle d'une autre formation: le personnel de factage effectue d'abord son contrôle, puis les démaillleurs accomplissent leurs tâches, ensuite les locomotives de manoeuvre poussent les wagons à la bosse. Entretemps, le batonneur réceptionne un bulletin de l'ordinateur de tri situé au poste du block 9, reprenant la composition du train, les coupes et la destination des wagons. Tout en grimant la bosse, il effectue sa mission et décroche les attelages avec son bâton (d'où le nom de batonneur). Les wagons dévalent la bosse et l'ordinateur veille à ce qu'ils atteignent la bonne voie et le bon train de départ. Lors de la descente, ils franchissent trois lignes de frein: le frein de bosse, le frein en aval et le frein de voie du triage. Ce dernier veille à ce que le (les) wagon(s) s'attelle(nt) correctement aux wagons déjà présents sur la voie. Opération capitale parce qu'elle réduit au minimum les chocs et donc, les dégâts éventuels. Il s'agit ici de freins hydrauliques à pression de 180 bars. Une pression iden-

lors de la descente de la bosse. Tout y est pris en compte: chargement, poids par essieu, vitesse et direction du vent, distance entre les wagons, etc. La capacité de triage théorique du système s'élève à deux cents wagons l'heure. En pratique, l'équipe de nuit, l'équipe la plus sollicitée du faisceau C, peut trier entre 800 et 1.000 wagons, en fonction de la composition des trains et de la nature des marchandises. Cependant, grâce au système informatisé, des marchandises dangereuses comme le chlore liquide peuvent aussi être triées par gravité. Le système classique ne le permet pas. Le nouveau système est particulièrement fiable, il y a très peu "d'erreurs d'envoi". Ce qui vaut mieux d'ailleurs, car une telle

Le batonneur: un travail plus rapide et plus sûr

L'agent du triage Joël De Vos, batonneur depuis des années à la bosse du faisceau C, était jadis chaleur. Déjà présent avant l'automatisation de 1993, il est l'homme capable de percevoir la différence: "Actuellement, tout va plus vite: trier un train prend la plupart du temps de 7 à 8 minutes. En équipe de nuit, nous coupons 250 fois en moyenne" dit-il, "mais c'est aujourd'hui beaucoup

plus sûr. Autrefois, nous grimpons la bosse à côté des wagons



et devons souvent les suivre dans la descente pour tout décrocher. Les wagons devaient aussi être décrochés un à un. Maintenant, ils descendent souvent par coupes. Tout est décroché à la montée. Sur la bosse, tout doit être dételé". Joe préfère le métier de batonneur à celui de chaleur, "à risque" dit-il. Dans le faisceau C automatisé, le métier de chaleur appartient au passé.

Caler, une question d'instinct

Les caleurs seront encore là jusqu'à la fin des travaux dans le faisceau B et probablement après, non plus pour le triage des wagons par gravité, mais pour le travail au block 12. Nous avons parlé au chef de triage-caleur Jef Verbruggen: "Caler" dit-il "c'est quelque chose que l'on ne peut pas vraiment apprendre. Nous pouvons enseigner les principes de base aux nouveaux venus, mais le reste est une question d'instinct et cette qualité, on la possède ou on ne la possède pas. Caler doit se faire au bon moment: si on place le patin trop tôt, on arrête le wagon trop rapidement, si on le place trop tard, le wagon a encore trop de vitesse quand il vient buter

contre les wagons déjà triés, avec le risque de dégâts ou d'endommagement aux marchandises.



Nous travaillons généralement avec deux lignes de calage. On dispose de peu de temps pour décider et cependant on doit tenir compte de tant d'éléments: le poids des wagons, la vitesse et des conditions atmosphériques telles que la pluie, la neige ou le gel. Certains craignent de le faire car c'est tout de même impressionnant de voir arriver cette masse sur soi, certains n'ont pas peur, mais n'ont pas l'instinct qu'il faut. Mieux vaut donner à ces agents du triage autre chose à faire. Et le plus dangereux du métier, c'est lorsque des agents qui en sont capables, le font depuis des années, deviennent imprudents. On nous prévient régulièrement. Mais quand-même... Et là, on risque gros."



Anvers-Nord est une formation en pleine expansion. Nous reviendrons amplement sur les travaux qui s'y déroulent, la transformation d'Anvers-Nord en centre de services, la spécificité de la politique du personnel, l'ambiance d'un service SNCB dans un port accueillant de nombreuses multinationales et la relation clientèle.

Samedi 8 mai: Travelling Day...
dimanche 9 mai: fête des mères...

...dites-le avec des fleurs



De Westrail à Thalys

Le 1^{er} mai prochain, Westrail International changera de nom. Afin de mieux s'identifier à son produit unique, la société de droit belge, dont les actionnaires sont la SNCF et la SNCB, s'appellera désormais Thalys International.

Michel Jadot, directeur général adjoint, raconte: "Avant la création de Westrail, le groupe IPM (International Product Management) réunissait les quatre réseaux français, belge, néerlandais et allemand sans avoir de personnalité juridique. Ce groupe planchait sur le futur produit TGV connu sous le nom de PBKA. En 1994, les Français et les Belges se sont trouvés devant le défi du TEE alors en pleine perte de vitesse et l'arrivée progressive de la liaison à grande vitesse entre Paris et Bruxelles. Ils ont donc créé ensemble Westrail International, une société mixte SNCF et SNCB qui a eu pour mission d'assurer la transition entre le TEE et le TGV, de préparer l'arrivée de Thalys et d'en gérer ensuite les divers aspects marketing".

Une évolution à long terme

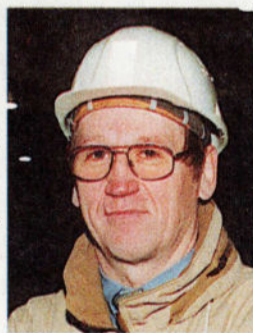
Depuis lors, les missions purement Thalys sont devenues essentielles au point de représenter 80 % de l'activité de Westrail International. Le changement de nom s'inscrit dans une continuité parfaitement logique. A court terme il n'y a d'ailleurs que l'appellation qui change comme l'explique Michel Jadot: "Dans un premier temps en effet, c'est le seul aspect qui est modifié. L'actionariat et les missions restent les mêmes. Cela dit, il est évident que l'utilisation de ce nouveau nom s'inscrit dans le cadre d'une évolution à plus long terme. Parallèlement, les chemins de fer néerlandais rebaptisent leur filiale HSTVM (Hooge Snelheid Train Vervoer Exploitatie) en Thalys Nederland. Le paysage se clarifie et il est certain qu'une collaboration plus intégrée est envisageable à une échéance qui n'est pas encore connue. Thalys International restera une société coopérative, ce qui lui permet très facilement d'accueillir de nouveaux coopérateurs".

En outre, cette évolution devrait progressivement s'accompagner d'un élargissement des missions de la société. C'est en tout cas le souhait de son équipe dirigeante: "Nous pensons que les activités de Thalys International peuvent s'ouvrir dans cinq directions: une plus grande gestion des rames et de la production des services, la mise au point d'un centre commun d'avitaillement, une meilleure coordination du service à la clientèle entre les différents réseaux et une relation contractuelle mieux définie avec la distribution. L'expérience de Westrail International depuis 1995 démontre en effet l'efficacité d'un outil où les décisions sont prises rapidement parce que le travail est mené en permanence en commun".

Hasselt: 200 millions pour un nouveau carwash

Entretien de locomotives diesel et d'automotrices (les vertes, les breaks et les AM 96, et sous peu, les autorails diesel série 41 pour la liaison Anvers, Neerpelt, Mol, Hasselt). Voilà ce qui figure au planning quotidien de l'AT et du PE à Hasselt.

Son organisation tient entre les mains de René Van der Veken: "Par ENTRETIEN, on entend: contrôle des charbons de pantographes qui établissent le contact avec la caténaire, essais de frein et changement de pla-

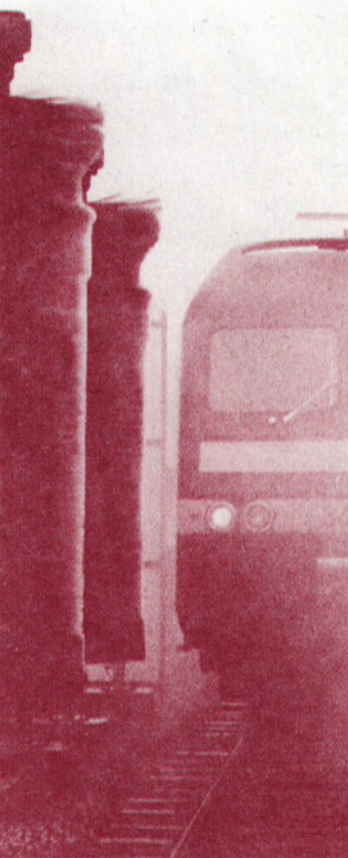


quettes de frein, nouvelles huiles et filtres à air, roues et bogies, visite complète de l'équipement électrique, réparation de portes défectueuses, problèmes d'attelage et de nettoyage, plus tout le reste. Ces opérations concernent les liaisons IC vers Bruxelles et les trains vers la mer.

En moyenne, 9 automotrices par jour et autant de locomotives. On peut dire que 50 % des entrées sont programmées et les autres 50 % rentrent pour avarie. Chez nous, 262 hommes travaillent dans l'atelier uniquement de jour, et dans le poste d'entretien principalement de nuit. Pour le moment, ils tournent 7 jours sur 7. Nous espérons pouvoir revenir aux 6 jours par semaine pendant l'été. Et nous sommes impatients de disposer du nouveau carwash et des voies de stationnement attenantes qui doivent être mis

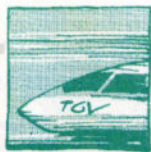
en service d'ici 2000. Un investissement de 200 millions de francs qui facilitera les tâches encore accomplies manuellement".

Le travail hier, le travail aujourd'hui... Y a-t-il une différence? "Aujourd'hui, le client en veut plus pour son argent. Cela implique des exigences techniques plus strictes pour le matériel, qui rendent celui-ci moins fiable. Auparavant, on ouvrait une porte avec une clenche bien robuste. Avec l'inconvénient qu'une telle porte pouvait à tout moment être ouverte. Maintenant, il y a un système électronique, plus sûr, puisqu'à partir de 5 km/h, les portes se bloquent. Mais ce système est aussi plus délicat. Ce type de matériel demande donc un passage plus fréquent en atelier. Et ce principe va à l'encontre de tas d'autres pièces".



1, 2, 3... et le pont n'est plus là. La ligne à grande vitesse longera l'autoroute vers Liège. Le pont qu'on ne pouvait pas adapter sera remplacé. On l'a "viré" en une nuit.

Les Français de Westrail: vive la cohabitation !



Entre les Français et les Belges de Westrail, le courant passe bien même si les approches sont différentes selon Christian Mairaud: "La formation que les Français ont reçue, notamment dans les écoles de commerce, les conduit à adopter des raisonnements très cartésiens. Les universités belges donnent des résultats moins rigoureux mais aussi plus souples et pragmatiques. Ces différences sont enrichissantes car elles sont complémentaires. Je suis persuadé que les solutions que nous trouvons sont meilleures que si chacun avait travaillé en vase clos. Bien sûr, il y a parfois des discussions animées mais le résultat est toujours positif".

Si demain l'équipe s'élargit à d'autres nationalités, ce n'est pas un problème: "Nous sommes déjà partenaires des Allemands et des Néerlandais. Le travail à quatre existe même s'il n'est pas encore formel dans l'entreprise. A partir du moment où l'esprit d'ouverture est bien présent, il ne peut y avoir de réelles difficultés".

Trois Français à Bruxelles

Tous trois cheminots de la SNCF, Jean-Claude Carrette, Dominique Boulanger et Hervé Prual ont volontairement choisi de faire le grand saut de Paris à Bruxelles pour travailler au sein de l'équipe Westrail. "Je souhaitais changer de métier, explique



Hervé Prual qui est à Bruxelles depuis 1995. Dès que l'opportunité s'est présentée, je n'ai pas hésité à la saisir".

Le raisonnement est presque le même pour Dominique Boulanger, à Westrail depuis deux ans: "J'ai suivi un cycle de formation interne à la SNCF au terme duquel j'ai eu l'opportunité de postuler pour travailler à Bruxelles. J'ai fait ce choix parce qu'il ouvre de nouveaux horizons et que le passage à l'international est positif dans une optique de carrière".

A ces arguments, Jean-Claude Carrette ajoute un aspect humain: "Il est intéressant de travailler avec d'autres collègues qui pratiquent le même métier mais pas nécessairement avec la même approche".

Pour Hervé Prual, la base commune est importante: "Fondamentalement, le métier de base est identique. Il n'y a pas de fossé entre les Belges et les Français et il n'y en aura pas demain avec les Allemands ou les Néerlandais". En plus, le terrain partagé est porteur selon Dominique Boulanger: "Un produit tel que Thalys bénéficiant d'une image aussi forte constitue un excellent dénominateur commun. L'identification au produit est forte, ce qui facilite évidemment la collaboration. De toute manière, toutes les équipes sont mixtes et personne ne fait plus attention à la nationalité des uns ou des autres".

La famille aussi

Si Jean-Claude Carrette est célibataire, ce qui facilite l'expatriation, ses collègues ont vécu ce choix en famille. Pour Hervé Prual, il s'est fait en deux temps: "La décision de partir à Bruxelles a été rapide et elle s'est prise en pleine rentrée scolaire. Je suis donc arrivé seul. Ce n'est que depuis août 1998 que mon épouse et mes trois enfants m'ont suivi. Ils connaissaient déjà Bruxelles pour m'y avoir rejoint pendant les vacances scolaires. L'adaptation et l'intégration se déroulent sans problème si ce n'est peut-être le niveau des études qui est assez élevé au Lycée français".

Quand l'opportunité de venir à Bruxelles s'est présentée, Dominique Boulanger a négocié avec son épouse et ses trois enfants: "Ils étaient d'accord à une condition: vivre dans une maison parce que nous étions en appartement à Paris. Nous avons déniché celle-ci à Waterloo. Ils sont également au Lycée français et tout se passe très bien. Mon épouse est même impliquée dans le milieu associatif local. Nous n'avons aucun sentiment d'être vraiment expatriés".



Et demain ?

S'ils se plaisent tous les trois en Belgique et que le travail au sein de Westrail leur convient, ils n'en sont pas moins prêts à de nouvelles aventures. Jean-Claude Carrette résume l'avis général: "Cette expérience est tout à fait intéressante mais je reste ouvert à toute évolution



avec un intérêt marqué pour l'international. La mobilité me semble tout à fait essentielle".



Hallyday et Depardieu à la fête du Thalys ? Bien sûr, et dans le salon d'attente de Bruxelles-Midi, ! Un détail quand-même: ils étaient de cire, et prêts par le Musée Grévin. N'empêche !



Un Belge à Paris: Lambert "sur seine"



Ils sont quatre Belges. Dominique Walgraef, Patrick Clerc, Daniel Simal et Christian Lambert. Ces mousquetaires émigrés sont détachés de la SNCB et travaillent à Paris pour Westrail International. Ils sont au centre opérations TGV où ils gèrent les rames Thalys et même les rames TGV du réseau français.



De passage à Bruxelles, Christian Lambert nous fait part de ses motivations d'expatriation. "Fils de cheminot, aimant par-dessus tout les voyages, je voulais absolument entrer aux chemins de fer. Après la voie à Montzen, le roulant à Liège-Guillemins, gare dans laquelle je suis resté en tant que sous-chef de gare, j'ai postulé pour différents emplois auprès de la société Transurb Consult. Sans succès ! Par contre chez Eurotunnel, j'ai eu plus de chance. J'y ai exercé pendant 6

ans des postes à responsabilité (formateur des recrues dans les domaines de la signalisation et des caténaires, inspecteur des accidents). C'était en Angleterre à Folkestone. N'étant pas détaché de la SNCB, mon congé de disponibilité arrivé à terme, j'ai repris mes anciennes fonctions à Liège.

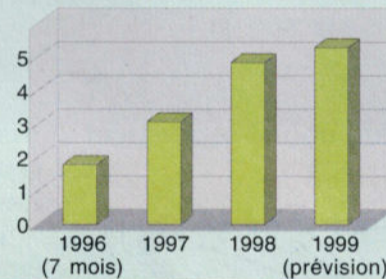
Après avoir de nouveau écrit tous azimuts, Westrail m'a proposé de travailler à Paris. J'ai accepté pour me retrouver aujourd'hui au Centre Opérations TGV. Nous centralisons le suivi des Thalys dans les quatre pays. Nous faisons le même travail que nos collègues français, mais nous surveillons davantage la régularité des trains sur chaque réseau, la répartition des recettes entre partenaires tenant compte des retards. Ce qui est motivant dans toutes ces fonctions, c'est de pouvoir participer activement au service et prendre des initiatives. A l'heure actuelle, je vis sur Seine. Demain, qui sait ? Je me définit comme quelqu'un de "cosmopolitain", toujours prêt à louer ses services pour améliorer les produits de l'entreprise, en l'occurrence les chemins de fer." ■

La "success story" de Thalys

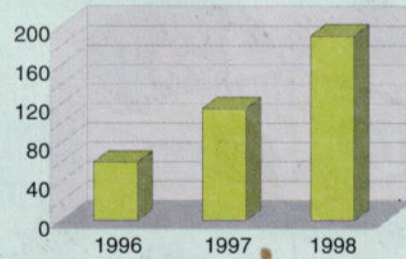
Depuis juin 1996 (son lancement officiel, encore à vitesse réduite sur le territoire belge), Thalys a transporté 10 millions de voyageurs. Les 4 opérateurs partenaires (SNCB, SNCF, NS et DB) ont célébré ce cap à Bruxelles-Midi le 25 mars. Ce résultat dépasse les prévisions "raisonnables" faites par Westrail In-

ternational lors de sa fondation en 1995. Le service a bien fonctionné pendant un an et demi et a connu une forte poussée à partir de décembre 97, lorsque la circulation à 300 km/h a été possible dès la sortie de Bruxelles-Midi. Une véritable SUCCESS STORY que les chiffres racontent fort bien.

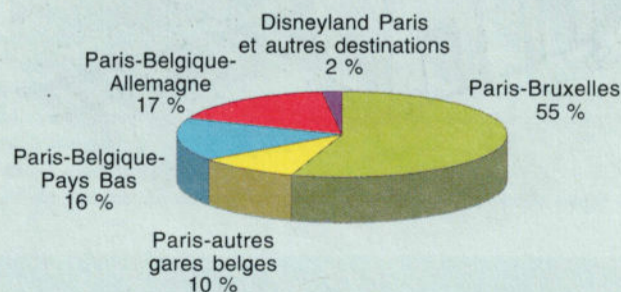
Voyageurs par an x 1.000.000



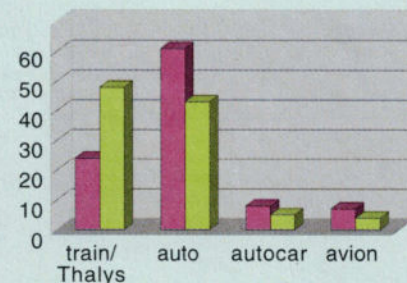
Recettes en 1.000.000 euro



Destinations



Parts du marché évolution 1994 - 1998 en %



Journée du chemin de fer (suite)



Une réflexion a été menée en vue de concrétiser ce projet. Elle débouche aujourd'hui sur un concept qui mêle l'attrait d'une animation originale, une vue transparente sur nos rouages et une information pertinente sur les qualités et l'avenir de notre mode de transport.



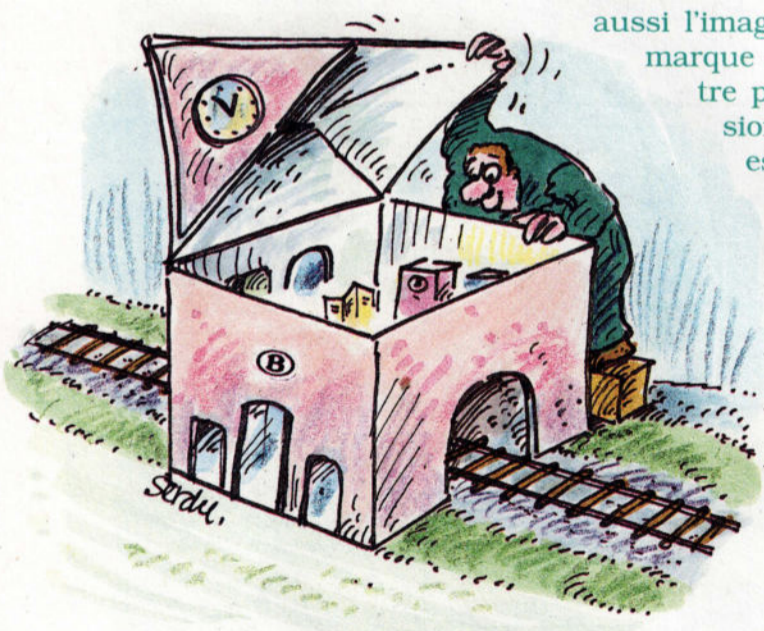
Vue transparente sur notre activité: c'est bien le mobile de l'opération. Vivre en temps réel le déroulement du trafic et son contrôle dans les cabines de signalisation, ce sera probablement pour beaucoup de voyageurs l'occasion de remettre en question les jugements hâtifs basés sur une mauvaise humeur compréhensible.

Volet d'information: on le trouvera sur différentes surfaces d'exposition. Nous y montrerons le dynamisme de l'entreprise, les atouts et les avantages du train dans la problématique de la mobilité, les projets (et les réalisations récentes) de la SNCB en termes de travaux, de modernisation de son parc roulant, d'information du public, de formules commerciales...

L'animation originale n'a d'autre but que d'attirer sur notre terrain des gens qui ne répondraient peut-être pas spontanément à notre invitation et pouvoir ainsi leur montrer tout ce qui est prévu.

Cette journée de découverte et de divertissement - appelée Travelling day - est fixée au samedi 8 mai. Elle sera organisée dans 5 grandes gares: Anvers, Bruxelles, Charleroi, Gand et Liège. Elle sera annoncée par le biais d'une campagne dans la presse écrite et audio-visuelle. Elle vise à toucher au moins 50.000 personnes dans l'ensemble du pays. Elle ne devrait pas rester unique: c'est à une journée annuelle que pensent les responsables de la SNCB.

Elle mobilisera bien entendu les cheminots, qui devront s'impliquer totalement dans l'information aux visiteurs. C'est aussi l'image de marque de notre profession qui est en jeu.



C'EST À DIRE

Service éditeur
UCC Communication
042 Medias internes

avec
Anne-Catherine, Viviane Craps,
Jean-Paul Dumoulin, Leo Goosenaerts,
Julie Kermorvan, Laurent Leroy,
Denis Moinil, Jean-Claude Salemi,
Serdu, Jean-Pierre Vantighem,
Michel Visart

Production
Impression et distribution: Facility management

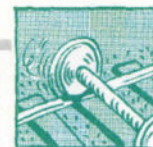
Correspondance
C'EST À DIRE
CO.042 / Section 50
85 rue de France 1060 Bruxelles
☎ 02/525 36 35 - (911/53635)
Fax: 02/525 30 70 - (911/53070)

TeamWare: 16.042: CADWZ
E-Mail: cadwz@b-rail.be

Le papier de C'EST À DIRE respecte l'environnement



Puissance, rapidité et polyvalence: la "S13" (suite)



type asynchrone, seuls à même de développer la puissance souhaitée.

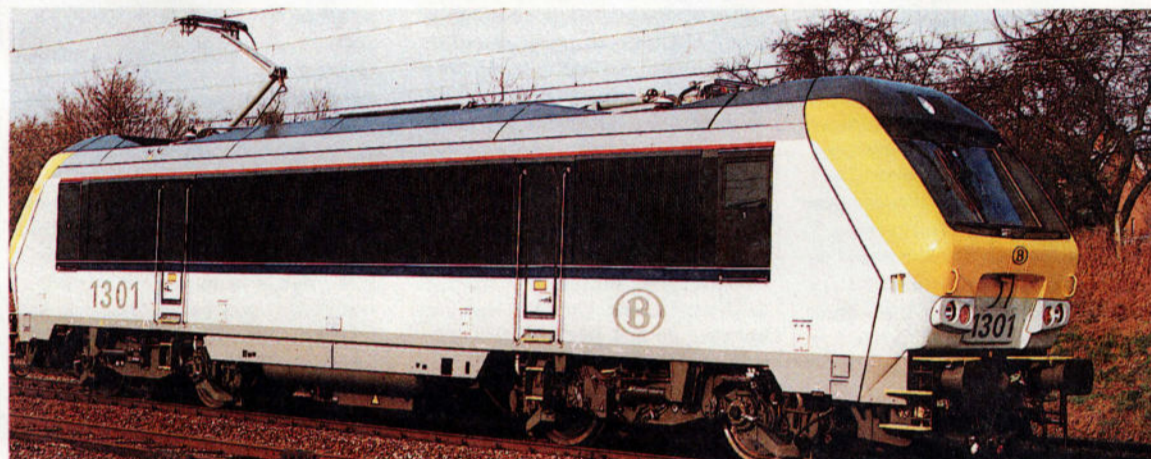
Polyvalente: capable de fonctionner à la fois sous 3.000 volts continu et sous 25.000 volts alternatif, elle peut circuler sans restriction sur le réseau belge, sur les lignes luxembourgeoises ou celles du nord et de l'est de la France. Les trains tractés par de telles locomotives ont ainsi la faculté de parcourir les trois réseaux sans changement de matériel locomoteur.

15 avril et après...

La "S13" entre en service le 15 avril à la tête de quelques trains P entre Bruxelles et Ostende. Ensuite progressivement, sur la ligne entière Eupen-Bruxelles-Ostende. En trafic voyageurs, les locomotives "Série13" sont destinées à assurer des liaisons rapides sur trois axes: Eupen-Ostende, Charleroi-Anvers et Liège-Luxembourg via Gouvy. En trafic marchandises, elles circuleront entre Liège et Luxembourg et sur l'Athus-Meuse qui relie les ports belges et le bassin de Charleroi aux principaux sites industriels du Luxembourg et de l'est de la France.

S13 rime avec i11

La "S13", conçue en vue de tracter les voitures "i11" qui offrent un confort haut de gamme, sera complétée par 21 voitures de type "BDx" sur les 163 i11 commandées. Cette série, équipée de postes de conduite intégrés, permettra l'exploitation en RAMES RÉVERSIBLES. Ces BDx sont aisément reconnaissables par la cabine de pilotage peinte en jaune et identique à la loco "S13". Tantôt tractées, tantôt poussées, les rames réversibles offrent de sérieux avantages. A suivre avec intérêt.



Recrutement de 500 conducteurs: on a mis la gomme !



*Dans votre dos, un moteur de 4.400 chevaux.
Soit 8 fois la puissance d'une Formule 1...
Le feu passe soudain au vert...
... vous faites quoi ?
Vous attachez votre ceinture et mettez toute la gomme ?
Vous fermez les yeux et croisez les doigts ?
Vous essayez de maîtriser votre montée d'adrénaline ?
Si vous pensez avoir la bonne réponse, un job passionnant vous attend.
Appelez notre Infojob: 0800/98984
La SNCB recrute 500 conducteurs de train.*

Ajoutez à ce texte l'image du simulateur de conduite lorsque le train démarre et accélère et vous obtiendrez le spot pour le moins détonnant que la



SNCB a présenté à la télévision et sur les écrans cinéma de Flandre et de Wallonie. Marien Placke, responsable des actions publicitaires de la SNCB, explique les raisons qui ont motivé le choix d'une campagne assez peu habituelle pour notre entreprise: "Le but principal reste évidemment le recrutement de 500 conducteurs et comme la première campagne classique n'a pas donné les résultats escomptés surtout en Flandre, il était nécessaire d'agir autrement. Nous avons décidé de faire une campagne plus dynamique tout en profitant pour travailler l'image de marque de la SNCB". Le résultat, conçu par l'agence Grey en collaboration étroite avec les services internes, tranche singulièrement avec la tradition. C'est également le cas des supports choisis pour diffuser la campagne: VRT, VTM, VT4, les cinémas et la presse quotidienne en Flandre. Des cartes "boomerang" avec un numéro vert ont même été distribuées individuellement à la sortie des salles de cinéma. En Wallonie, la campagne a été essentiellement télévisée et plus light parce que le premier recrutement avait déjà largement porté ses fruits. "Il est impossible de dire à l'avance quel sera le résultat d'une telle campagne auprès des jeunes, commente Marien Placke, mais nous sommes déjà certains que l'image de la SNCB, qui laisse à désirer, il faut le reconnaître, va se modifier avec une perception plus dynamique".

Et après, l'examen !

Si les résultats sont bons au niveau du recrutement des candidats conducteurs, c'est l'équipe qui fait passer les examens qui va être mise à rude épreuve. Elle l'est déjà aujourd'hui avec les candidats francophones qui ont réagi en grand nombre à la première campagne.

Georges Deroubaix, secrétaire de la Commission d'examen, explique en quoi ce recrutement est particulier: "Il n'est pas courant d'engager 500 aspirants-conducteurs en un délai aussi bref. Afin de ne pas augmenter les coûts du recrutement et de ne pas déranger trop de fois les candidats, nous avons limité les convocations à deux étapes: une première réunion générale d'information avec un examen de base permettant de faire une première sélection et, dans un deuxième temps, l'entretien individuel le même jour que l'examen médical qui est décisif pour les futurs conducteurs. Mais attention, même si nous devons aller vite, il n'est pas question d'être plus coulant au niveau des critères. Le métier de conducteur ne suppose pas la moindre concession en matière de sécurité".



Au 31 mars, après 10 jours de campagne, le numéro vert avait enregistré 3.188 inscriptions: 68 % en Flandre et 32 % en Wallonie.