

A lire dans cette édition

Le suivi des M6
> page 3

Votre avis sur le Centre de Documentation
> pages 5-6

Et les virus, dans mon pc ?
> page 7

edito

C'est bien dur Bruxelles, un jour de semaine: 200.000 voitures de navetteurs qui viennent se mêler à 200.000 autres, celles des habitants de Bruxelles. Tout cela dans la déroutante et imprévisible désorganisation provoquée par les petits et gros accidents, les manifestations et cortèges divers, les sommets européens, les fermetures de rues et de quartiers pour chantiers de rénovation, etc. Le dimanche sans voitures à Bruxelles a été, outre la fête au vélo, une journée bien remplie pour le transport public urbain, gratuit à cette occasion. Bien remplis les bus et trams, comme aux heures de pointe les jours ouvrables. Mieux respirable, l'air des Bruxellois, avec une baisse de 36 % du taux de pollution. Plus heureux les gens ? Oui: c'était dimanche et on avait tout son temps.

La semaine sans voiture, c'est autre chose. Il faudrait mesurer en situation réelle ce qui serait possible si toutes les voitures restaient au garage:

1. notre capacité (nous, SNCB) de gorger puis dégorger Bruxelles de ses navetteurs;
2. ce que le transport public urbain peut faire pour que navetteurs et résidents bougent mieux;
3. notre souplesse (tous transports publics ensemble) de réaction à de très fortes hausses de la demande;
4. ce que l'autorité publique est disposée à faire pour que transporteurs et clientèle (réelle et potentielle) trouvent leur compte dans une organisation qui table davantage sur le transport public.

Notre contribution à la mobilité passe d'abord par une desserte suburbaine fiable, confortable, fréquente et bien coordonnée avec le transport public urbain. Nous y travaillons.

Visite de Karel Vinck à Denderleeuw et Gand

Karel Vinck rend régulièrement des visites informelles sur le terrain. L'occasion pour lui de rencontrer les agents sur place et de s'initier au fonctionnement concret des chemins de fer, des technologies, de l'organisation....

Le 18 septembre, les villes de Denderleeuw et Gand figuraient au programme. Il s'y est rendu en train - l'administrateur délégué a ainsi pu se rendre compte par lui-même de la propreté et du niveau de confort des voitures, deux points qui lui tiennent particulièrement à coeur.

Une fois arrivé à Denderleeuw, M. Vinck a été accompagné par les services locaux de la région, en ne

manquant pas de saluer le personnel présent.

L'administrateur délégué pose des questions judicieuses sur les méthodes et les manières destinées à fournir un travail plus efficace et moins coûteux. A Denderleeuw, il a néanmoins froncé les sourcils en découvrant les locaux du personnel. "Un environnement de travail propice contribue à la motivation du personnel. Nous ne pouvons plus nous permettre de dépenser, mais je pense que nous pouvons faire mieux avec le même budget."

A Gand, il a visité la gare (en n'oubliant pas les travaux de rénovation), la gestion régionale du trafic, le répartiteur ES et la cabine de signalisation.



Karel Vinck (ici à Gand) : "Faire mieux avec le même budget."

Wavre, un plus grand confort pour les voyageurs

Plus de confort, cela passe par une remise en état intérieure et extérieure du bâtiment, des guichets, de la salle d'attente, des sanitaires et de l'auvent, mais aussi par l'installation de nouveaux sièges dans la salle des pas perdus et sur les quais. Ce n'est pas tout, des travaux de voie ont été réalisés afin de simplifier la configuration des voies et de renouveler l'armement et les matériaux vétustes (ballast, traverses, caténaires et signalisation). Et pour figurer l'environnement de la gare, c'est un tout nouveau parking qui a été aménagé, pouvant accueillir une centaine de véhicules et les deux-roues ne sont pas en reste, avec un abri pour 30 vélos et 15 motos.



Wavre, ne ressemble-t-elle pas à une gare méditerranéenne ?

Les voyageurs petit-déjeunent dans les M6 entre Anvers et Bruxelles



Depuis le 1er septembre, les nouvelles voitures M6 à deux niveaux circulent également sur la ligne fort fréquentée Anvers-Malines-Bruxelles. Elles remplacent les voitures M5 qui étaient utilisées en semaine sur la liaison IC N. Pour cela, certaines adaptations en matière de technique ferroviaire s'imposaient. Les voyageurs anversoïses peuvent désormais profiter du confort et des nombreuses places assises offertes par les M6. Un train M6 peut compter jusqu'à 1.572 places assises; l'idéal donc pour les trains de pointe sur cette relation fort fréquentée.

Les voitures M6 de grand confort sont équipées de climatisation, d'un système de WC fermé, de portes mieux isolées, d'un emmarchement adapté à chaque quai, d'écrans d'information intérieurs et extérieurs, d'une isolation sonore efficace et de rangements de bagages en suffisance. Si

on les compare avec les voitures M5 à double étage, le niveau supérieur de ces nouvelles rames est bien plus spacieux. L'excellente suspension pneumatique garantit un confort de voyage optimal, même à la vitesse maximale de 160 km/h.

Les premières M6 à deux niveaux ont fait leur apparition sur les liaisons Genk-Gand (IC K) et Luxembourg-Bruxelles (IC J) et sur la liaison à destination de la Côte durant les mois d'été. Dès cet automne, elles regagneront également Bruxelles au départ de Poperinge, Mouscron et Châtelet / Charleroi.

Le 1er septembre, les voyageurs du train Anvers-Bruxelles de 7 h 40 ont été accueillis par un petit-déjeuner à emporter composé d'une gaufre de Liège et d'une boisson chocolatée afin d'inaugurer la présence des M6 sur cette ligne.

L'environnement sous la loupe

Depuis quelques années, notre entreprise multiplie ses efforts pour offrir un profil plus respectueux de l'environnement. Cette évolution s'est traduite par l'adoption d'un document qui fait référence en la matière: le plan pluriannuel environnemental. Fixant les grandes orientations de la stratégie à mettre en œuvre, la nouvelle mouture en préparation permettra de mieux suivre les progrès enregistrés, grâce à la définition d'une série d'"indicateurs environnementaux".

"Nous suivons depuis plusieurs années différents domaines pour lesquels nous nous efforçons d'améliorer les choses" explique Joseph Van Goethem, Manager du service Sécurité & Environnement. "Mais pour mieux quantifier ces efforts et également évaluer leur coût, la SNCB se devait de mettre au point des instruments de mesure plus élaborés".

Ces indicateurs abordent tous les problèmes qui se posent: régularisation des permis d'environnement, pollution du sol, consommations diverses (énergie, eau, solvants, papier...) et mesures de recyclage, sources de bruits et de vibrations... Tout cela sera passé au crible de manière à dresser un bilan plus précis de la situation et ajuster les actions de l'entreprise en conséquence.

"Rassembler les informations en provenance de différentes unités n'est évidemment pas des plus simple" constate J. Van Goethem. Aussi chaque responsable doit-il recevoir des instructions claires sur la façon de travailler, afin que les mesures soient fiables et cohérentes. Le service Environnement se chargera de centraliser toutes les données pour créer un véritable tableau de bord qui résumera ainsi la santé environnementale de la SNCB.

"C'est un travail de fourmi, mais pouvoir disposer de cet outil est essentiel si l'on veut avancer" conclut J. Van Goethem.



Quelques exemples d'indicateurs parmi d'autres. Premièrement, l'analyse de la consommation de mazout de chauffage. Pour des bâtiments occupés 24 heures sur 24 (comme les postes de signalisation), on constate que chaque chaudière consomme normalement de 150 à 200 litres de mazout par an, pour chaque kW de puissance installée. L'inventaire a démontré que dans certains cas la consommation dépassait en fait allègrement les 350 litres! "Vétusté des installations ou mauvaises habitudes, il faudra analyser le pourquoi et en tirer les conséquences" prévient J. Van Goethem. Deuxième exemple: l'utilisation du papier. En moyenne, malgré l'informatisation, chaque cheminot consomme ainsi quelque 15 kilos de papier par an... Fort heureusement, la SNCB en recycle la plus grande partie, le tri étant d'ailleurs une obligation légale dans les grandes entreprises.

Autre exemple qui témoigne d'une meilleure gestion environnementale et... financière: la revalorisation du ballast. Dans

les années 70, un tiers du ballast remplacé - une fois tous les 25 ans en moyenne - finissait en décharge. Aujourd'hui, la plus grande part est réutilisée en interne ou vendue à des entreprises de construction en vue de la réalisation d'accotements, de travaux de fondation, d'aménagements de sites, etc. Les matériaux considérés comme contaminés sont dépollués et valorisés ensuite par des firmes spécialisées. La politique actuelle de la SNCB a permis de réduire de 30% à moins de 10% le volume de ballast déposé effectivement en décharge.

Dernier chiffre frappant: celui relatif à la nocivité des épandages effectués pour désherber les voies. L'évolution prouve que les traitements appliqués aujourd'hui sont dix fois moins polluants qu'il y a dix ans, grâce à l'utilisation de produits moins nocifs et à un meilleur dosage. Tout bénéfice pour l'environnement... et un motif de satisfaction pour une entreprise qui entend offrir un profil de plus en plus écologique.

Contre le SIDA avec MSF

Le 1er décembre, Médecins Sans Frontières (MSF) mène une grande campagne d'information sur le SIDA en partenariat avec de nombreux acteurs du monde économique dans le cadre de la journée mondiale de lutte contre le SIDA. Objectifs: 1. re-donner conscience que le SIDA est un problème actuel et mondial, 2. rappeler que l'accès au traitement médical n'est un droit que pour une minorité de patients mais devrait l'être pour tous.

Cette année, MSF a recherché des partenaires parmi les entreprises et les institutions pour donner davantage d'impact aux actions menées pendant la journée mondiale du SIDA, le 1er décembre. Des partenaires qui répercutent les messages fondamentaux auprès de leur personnel, c'est-à-dire un public différent de celui qui y prête généralement attention.

La SNCB a répondu positivement à l'appel lancé aux entreprises et va se servir de ses canaux de communication pour participer à l'opération. Communication au personnel, par les moyens habituels, mais aussi vers l'extérieur (c'est-à-dire vers nos



clients) en faisant usage de notre page dans Metro ou du téléaffichage des gares. Elle propose aussi aux cheminots en contact avec la clientèle de porter - sur une base volontaire - le 1er décembre sur leurs vêtements le ruban rouge qui symbolise la lutte contre le SIDA et l'aide aux personnes séropositives (un ruban qui leur sera remis avant la journée mondiale).

Une maladie "mondialisée"

C'est vrai que le SIDA est l'un des plus beaux paradoxes du monde actuel.

Depuis 1981, plus de 20 millions de personnes sont mortes du SIDA. Et aujourd'hui, on parle de 8.000 morts par jour. Cela indique l'urgence qu'il y a à faire bénéficier tous les malades du traitement aux antirétroviraux qui ne guérit pas mais prolonge la vie et en améliore la qualité. Hélas, ce traitement - pourtant efficace - est inaccessible pour plus de 95% de 6 millions de malades des pays pauvres dont l'état nécessite pourtant un traitement d'urgence.

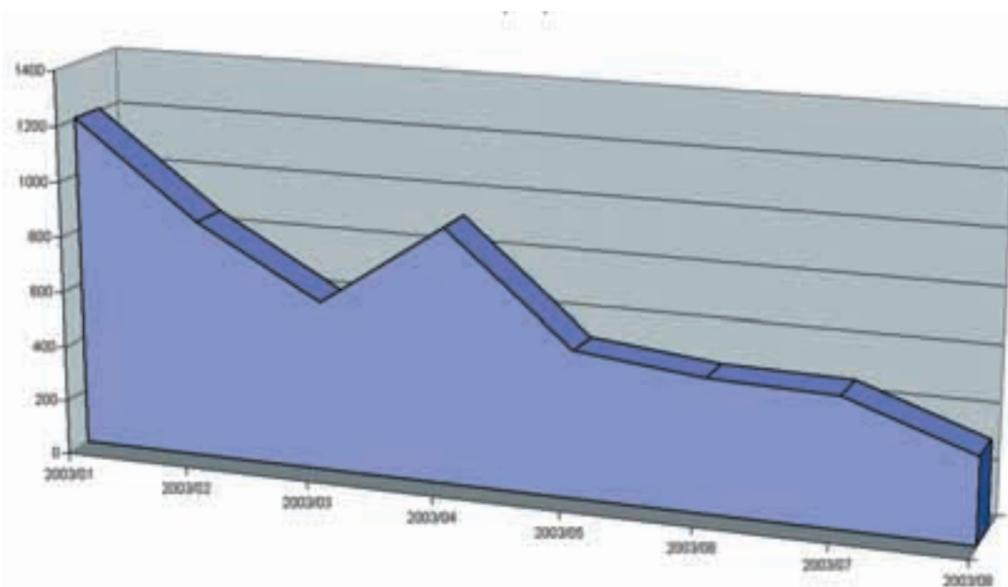
Voilà le paradoxe: la maladie est mondialisée, mais la thérapeutique reste régionalisée, pour des raisons nombreuses, complexes,

liées notamment, de l'avis de MSF, à des mécanismes commerciaux. Pourtant le droit à la santé est inscrit dans la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme (article 25) et cela devrait à tout le moins mobiliser massivement en faveur des malades du SIDA et des soins à leur donner.

M6: la chasse aux tracas bientôt terminée

Lorsque les premières nouvelles voitures à double niveau ont été mises en service, plusieurs défaillances fâcheuses avaient été observées. Entretemps, le groupe de travail qui assure le suivi de la voiture M6 a déjà décelé et résolu la plupart des problèmes.

nombre d'avaries/million de km



Le nombre d'avaries constatées aux voitures M6 a sensiblement diminué depuis les premières mises en service et a pratiquement atteint un niveau acceptable.

Au moment de mettre en circulation les premières des 210 voitures à double niveau commandées fin de l'année dernière, plusieurs défauts de fabrication avaient été mis en lumière, ce qui avait inévitablement attiré l'attention des voyageurs et des médias. Les problèmes se situaient au niveau du fonctionnement des portes et du réglage du chauffage. Certains parcours avaient dû être annulés et les paiements au constructeur avaient même été suspendus provisoirement en attendant qu'une solution soit trouvée.

Des défaillances se produisent sur chaque nouveau matériel, mais elles sont bien fâcheuses et le client attend de notre part qu'elles soient décelées et résolues au plus vite. A juste titre. C'est pourquoi une "cellule de suivi" est constituée au sein de la Direction Matériel, pour chaque nouveau type de matériel roulant: un groupe de travail dont la tâche consiste à répertorier l'ensemble des problèmes et à en discuter avec le constructeur.

Pression sur les constructeurs

La fiabilité du matériel influence directement l'exploitation et joue dès lors un rôle crucial dans la ponctualité des trains, l'une des trois priorités établies par la société.

Durant la période de rodage, chaque type de matériel utilisé est à présent systématiquement contrôlé par une cellule de suivi dirigée par un responsable précis. Pour la M6, il s'agit de Frans

Naessens. Des groupes de travail similaires ont été constitués pour les autorails type 41 et pour les locomotives types 13 et 77.

Les M6 constituent un cas particulier, car elles font l'objet d'une garantie. Les constructeurs (Bombardier et Alstom) sont liés par un contrat qui exige des garanties concrètes et inflige des amendes en cas de non-respect de ces dernières. Ce type de contrat est de plus en plus fréquemment utilisé afin d'inciter les constructeurs à exécuter les commandes de manière plus rigoureuse.

Il stipule le nombre maximal de pannes qui peuvent survenir par million de kilomètres. Les pannes sont groupées selon qu'elles:

- ont une influence sur la sécurité (aucune panne de ce type ne peut bien entendu se produire);
- donnent lieu à une mise hors service immédiate de la voiture;
- n'empêchent pas le train de poursuivre son voyage;
- sont sans influence sur le service.

L'expérience acquise au niveau des voitures M6 nous apprend d'ailleurs que les cahiers des charges devront désormais insister davantage sur la destination des pièces (fonctionnalité) plutôt que sur une description technique.

Cellule de suivi

Le nouveau matériel est actuellement suivi de bien plus près. A cet égard, nous devons une fière chandelle à l'informatisation: dans les postes d'entretien, toutes les avaries et les pannes sont enregistrées sur PC. Contrairement au passé, nous disposons dès lors de plus de

données chiffrées relatives aux avaries: pour la M6, un total de 3.375 rapports ont déjà été introduits. La Direction Matériel établit désormais un "top dix" mensuel qui permet de situer avec exactitude les problèmes majeurs. Par le passé, il s'agissait là d'estimations plus qu'approximatives.

Le top dix fait l'objet d'une discussion au sein de la cellule de suivi. Outre le personnel de Matériel, des représentants des fournisseurs participent aux débats. Par ailleurs, la cellule se compose de membres de la Direction Achats, chargée des réceptions et du service après-vente, et de collaborateurs des postes d'entretien qui ont personnellement constaté les avaries.

La cellule de suivi continuera à se réunir chaque mois durant toute la période de validité de la garantie, soit deux ans après réception de la dernière voiture – un délai qui peut encore être prolongé pour certaines pièces défectueuses.

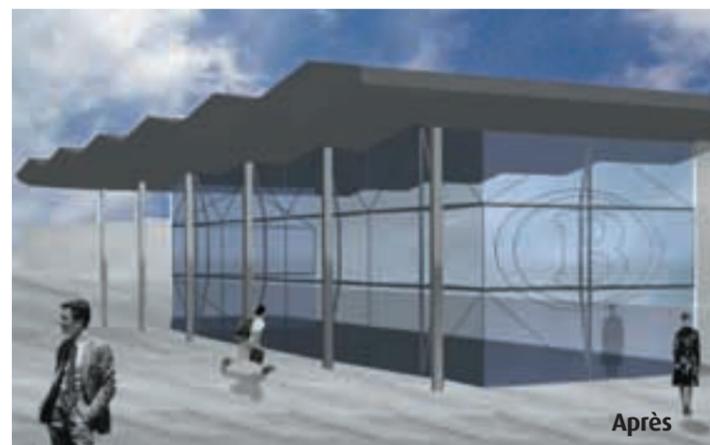
Les fournisseurs assistent aux réunions et sont présents sur le terrain. Les postes d'entretien de Courtrai et Châtelet accueillent en permanence des mécaniciens de Bombardier et d'Alstom qui procèdent aux réparations. Ils y disposent des locaux et magasins nécessaires pour les pièces.

Saint-Nicolas Réaménagement des abords de la gare: c'est parti

Les travaux de rénovation en profondeur de la gare de Saint-Nicolas ont commencé début septembre. Le bâtiment de gare actuel date de 1972. Sa rénovation a pour objectif de mieux répondre aux attentes de la clientèle.



Actuellement



Après

La rénovation du bâtiment de gare s'intègre dans le réaménagement de l'ensemble des abords de la gare, qui a déjà été entamé en 2002. La ville de Saint-Nicolas, De Lijn, la SNCB et deux investisseurs privés collaborent au projet. La place de la gare deviendra le point nodal des transports publics et offrira de nouvelles possibilités en matière de détente et de shopping. Les travaux se termineront en avril 2004. Le trafic sur la nouvelle place sera restreint: piétons et cyclistes en seront les principaux usagers.

Modernisation du bâtiment de gare, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur

Les travaux portent aussi bien sur la partie intérieure que sur la partie extérieure du bâtiment de la gare. Une construction en verre sera aménagée à l'extérieur, à hauteur de la salle des guichets. L'actuelle façade avant sera remplacée par une paroi vitrée de manière à conférer au bâtiment de gare un caractère transparent. La nouvelle entrée principale s'inscrira dans le prolongement de l'actuel couloir sous voies. Les pavillons situés à l'avant du bâtiment seront démolis. Les auvents et façades seront rénovés.

Un dépôt pour vélos, couvert et de forme ovale, pouvant accueillir 650 vélos et 50 vélocycleurs, sera aménagé. Il comportera une zone gardée et une zone non gardée, et une partie distincte sera réservée aux vélocycleurs.

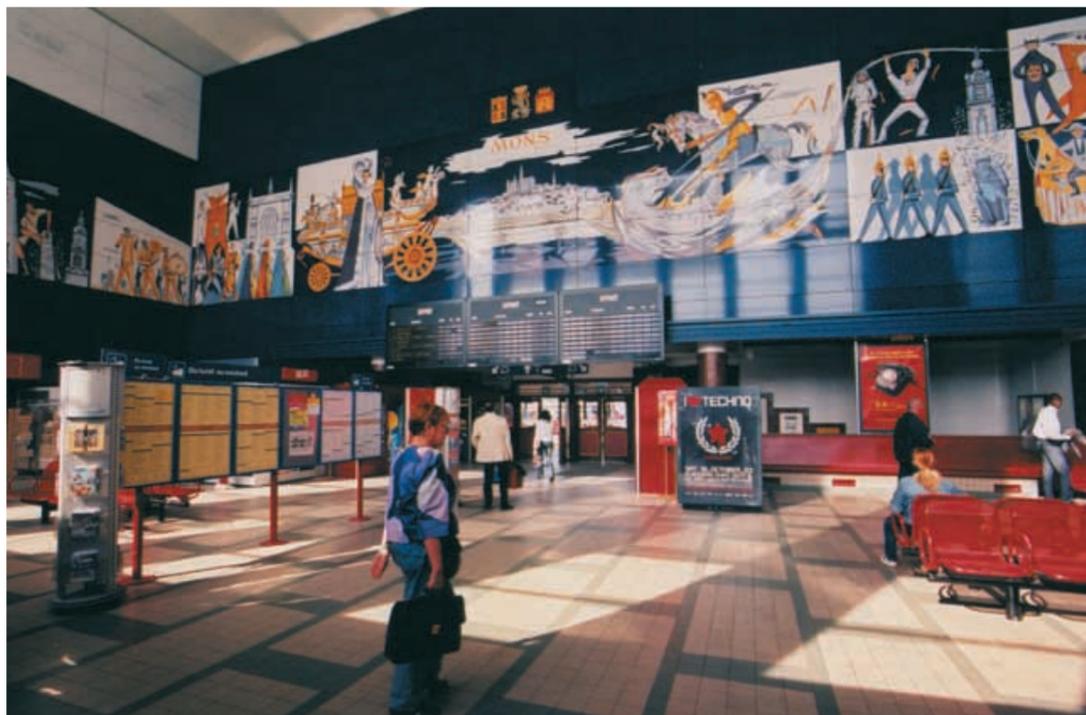
L'intérieur de la gare sera rénové pour permettre d'accueillir les voyageurs dans un environnement propre et attrayant. La salle d'attente sera rénovée, avec le buffet de la gare. Les sanitaires et les zones commerciales bénéficieront d'une meilleure situation. La construction vitrée offrira aux guichets et à la salle des guichets un aspect entièrement neuf. La gare présentera un intérieur moderne avec une structure ouverte et sera inondée de lumière naturelle.

La gare restera accessible pendant toute la durée des travaux. L'accès au couloir sous voies se fera via la salle des guichets. Dès novembre 2003, des guichets temporaires seront aménagés dans le couloir latéral qui débouche sur la salle des guichets de manière à permettre la rénovation des guichets existants. Les nouveaux guichets n'entreront en service qu'à l'issue des travaux, en avril 2004. Dans une phase ultérieure, les quais, le couloir sous voies et les auvents seront également rénovés.

Le coût total de la modernisation du bâtiment de la gare s'élève à 2,75 millions d'euros.

L'art sauvegardé dans la gare de Mons

Jacques D'Hondt revu par Dogan Cakir: Mons en parle. Les Montois traversent maintenant une gare qui a meilleure allure – certains disent que c'est "comme une nouvelle gare".



La peinture murale qui décore trois murs de la salle des pas perdus à Mons était une oeuvre de l'artiste montois Jacques D'Hondt. Né en 1920 à Nimy, diplômé de l'Académie des Beaux-Arts de Mons, D'Hondt est sélectionné en 1957, au terme d'un concours, pour décorer l'intérieur de la salle d'attente à la veille de l'exposition universelle de 1958. Sa peinture murale représente les principaux monuments de la ville et le folklore montois. Elle évoque aussi l'industrie et le matériel ferroviaire.

Cette oeuvre exécutée sur un support en panneaux de particules de bois a subi ce qu'on appelle les outrages du temps: des détériorations dues entre autres à l'humidité. Afin d'en assurer la pérennité, à la fin des années 90, il a été décidé de la restaurer. Compte

tenu de l'état du support, il n'y avait pas d'autre possibilité que de la reproduire.

Pour ce faire, la SNCB s'est adressée à Dogan Cakir, un Turc de 58 ans, diplômé des Beaux-Arts d'Istanbul, déjà lauréat d'un concours lancé par la SNCB en 1997 pour le hall d'accueil Thalys de la gare de Bruxelles-Midi. Le nouveau support choisi est de la tôle émaillée. Mais ce procédé impose des contraintes, entre autres en matière d'impression, de reproduction des couleurs... Une copie pure et simple par photographie est impossible. Dogan Cakir y a mis son style, son talent et en septembre 2003, la gare de Mons, après de longues années tristounettes, propose de nouveau fraîcheur et gaieté à ses milliers de voyageurs.

C'est Jules Destrée, député, qui lança au ministre Vandenspeereboom, le 20 mai 1896, cette proposition innovatrice. "Parez, parez les édifices publics. La façade, le hall d'entrée, la salle d'attente, l'intérieur de la gare, tout cela appelle des tableaux, des fresques et des sculptures. Mettez sous les yeux des populations qui s'y pressent de nobles et belles images qui seront mieux là, mêlées à la vie quotidienne, sous les yeux et pour la jouissance de tous, que dans la solitude de quelque musée ou le cabinet de quelque fonctionnaire".

La SNCB en fait son affaire depuis plus de cent ans.

Le Thalys arrive à Zaventem



Thalys et la compagnie aérienne SN Brussels Airlines ont signé un accord de coopération permettant de rejoindre en train la gare de Paris-Nord à l'aéroport de Zaventem, via Bruxelles-Midi.

A partir du 14 décembre, l'aéroport sera ainsi desservi par le Thalys une fois par jour dans chaque sens. Ce Thalys ne sera toutefois accessible qu'aux clients ayant un vol avec la compagnie aérienne SN Brussels à

Zaventem. Au total, Thalys International mettra à disposition de SN Brussels Airlines près de 100.000 sièges par an.

Concrètement, le voyage s'effectuera sur la ligne à grande vitesse de Paris-Nord à Bruxelles-Midi. Là, le Thalys empruntera les lignes classiques jusqu'à l'aéroport. Ce prolongement a été rendu possible grâce à la coopération de la SNCB.

A noter que cette relation effectuée pour SN Brussels Airlines n'est pas LA future liaison de l'aéroport au réseau TGV et n'a rien à voir avec le DIABOLO qui, à terme, reliera l'aéroport à Louvain, Liège et Anvers.

Définir l'activité "Voyageurs" pour le futur

Une vaste étude menée à l'initiative du Comité de Direction est en cours pour le moment. Elle porte sur le transport intérieur de voyageurs à moyen et long termes, grosso modo jusqu'en 2012. Elle vise à en définir les grandes caractéristiques futures et les mesures à prendre pour son développement.

Elle comprend 3 volets:

1. la "stratégie", c'est-à-dire les initiatives à prendre pour pouvoir accroître significativement le nombre de voyageurs. Sera notamment pris en compte par l'étude le développement de l'infrastructure de la SNCB: décembre 2006 sera en effet une date charnière en matière d'offre (fin des travaux à Anvers-Central et Liège-Guillemins, mise en service des quatre voies entre Bruxelles et Louvain).
2. les opérations et activités qui devront, à terme, faire partie du pôle "voyageurs" afin de se conformer aux exigences européennes et à l'ouverture croissante du rail à la concurrence.
3. l'organisation: comment structurer une activité Voyageurs sur le terrain et organiser les services centraux, régionaux et locaux pour qu'ils travaillent efficacement.

Le projet, qui a été lancé en septembre, est mené par la direction VOYAGEURS, en étroite collaboration avec les autres directions impliquées, comme RESEAU, TRAINS, MATERIEL et PATRIMOINE qui jouent ici un rôle essentiel. Le résultat de leur réflexion devrait être présenté à la fin de cette année.

TGV Bruxelles-France: nouveaux tarifs FIP

Tarifs valables un an à partir du 14/12/2003 pour des trajets simples.

	1re classe (€)	2e classe (€)
Aéroport CDG2 TGV	18,40	11,60
Agde	36,00	27,10
Aix-en-Provence TGV	36,00	26,60
Angoulême	24,10	18,70
Antibes	42,10	30,60
Arras	7,00	4,20
Avignon TGV	26,30	20,00
Béziers	36,00	27,10
Bordeaux-St-Jean	24,10	18,70
Cannes	42,10	30,60
Douai	7,00	4,20
Grenoble	23,30	18,20
Le Creusot-Montceau	23,30	18,60
Les Arcs-Dracagnan	42,10	30,60
Libourne	24,10	18,70
Lyon-Part-Dieu	23,30	18,60
Marne-la-Vallée-Chessy	18,40	11,60
Marseille-St-Charles	36,00	26,60
Massy TGV	18,40	11,60
Montpellier	36,00	27,10
Narbonne	36,00	27,10
Nice-Ville	42,10	30,60
Nîmes	36,70	27,10
Perpignan	36,00	27,10
Poitiers	24,10	18,70
Sète	36,00	27,10
St-Pierre-des-Corps	24,10	18,70
St-Raphaël-Valescure	42,10	30,60
TGV Haute-Picardie	17,10	12,10
Toulon	36,00	26,60
Valence-TGV-Rhone-Alpes	24,30	18,90

Pour Lille, les prix seront communiqués ultérieurement.

La sécurité du réseau renforcée par la formation

Dernièrement, les agents du mouvement et de la signalisation ont reçu une lettre de la direction dressant le bilan positif d'une formation de recyclage récemment terminée pour le personnel du mouvement. La lettre soulignait aussi la décision prise d'étendre ce recyclage à tout le personnel de signalisation.

Une session de recyclage de deux jours destinée à l'ensemble du personnel du mouvement a débuté fin 2001.

Les thèmes centraux de cette formation concernaient la protection de la circulation ferroviaire à l'occasion de travaux ainsi que les mesures et procédures urgentes à



appliquer en cas d'accidents, incidents et avaries. Des points cruciaux de la sécurité ont été abordés et expliqués par des formateurs expérimentés au moyen d'exercices et de jeux de rôle.

Aujourd'hui, ce recyclage est arrivé à son terme. 2.484 agents du mouvement y ont participé. Il ressort d'enquêtes réalisées à l'issue des journées de cours que 99,9 % des participants estiment le recyclage nécessaire, voire indispensable et

que 93 % déclarent avoir appris assez bien, voire énormément.

Les participants ont également eu l'occasion de citer les sujets qui, selon eux, devraient faire l'objet d'un recyclage ultérieur. Les plus souvent mentionnés dans le domaine de la sécurité du trafic ferroviaire ont été pris en compte dans les programmes de formation permanente du dernier trimestre 2003 et de 2004.

Les membres du personnel travaillant dans les postes de signalisation ne seront pas oubliés. Dès le 1er janvier 2004, plus de 1.300 signaleurs de 1re classe et opérateurs participeront (sur simulateur tout-relais ou EBP) à une journée de recyclage où seront abordées les applications diverses des procédures essentielles de sécurité. L'objectif poursuivi est de terminer cette action au plus tard le 31 décembre 2004. En 3 ans, plus de 4.000 cheminots - qui, d'un poste de signalisation ou d'une Gestion du trafic, doivent gérer de la meilleure manière et en toute sécurité la circulation ferroviaire - auront ainsi participé à une session de recyclage.

Une question à propos de la libéralisation Qu'est-ce que les STI ?

Les STI représentent une notion capitale pour l'Europe. Ce terme signifie "Spécifications Techniques d'Interopérabilité". Précisons ce concept.

Interopérabilité signifie "collaboration internationale". L'héritage historique montre une grande diversité entre les réseaux ferroviaires, dans les domaines de la tension de courant, de la signalisation, des conditions de travail pour les conducteurs, de l'écartement de la voie... L'Europe souhaite gommer ces différences autant que possible afin de rendre le trafic international plus aisé, plus rentable et moins coûteux.

Les STI s'inscrivent dans ce cadre: il s'agit de caractéristiques ou règlements techniques auxquels chaque investissement important, chaque développement technique devra satisfaire. Pour le réseau TGV, il s'agit

déjà d'une réalité. Le réseau conventionnel devra lui emboîter le pas.

Un premier groupe de STI devrait déjà être adopté par les Etats membres de l'Union dès 2004. Elles concernent les systèmes de contrôle et la signalisation, les applications télématiques en trafic marchandises, la gestion du trafic et le management (notamment les qualifications du personnel pour les parcours internationaux), les wagons à marchandises et les nuisances sonores pour le matériel roulant et l'infrastructure. La Commission européenne propose la création d'un organisme qui conseillera les Etats membres au niveau des nouveaux règlements en vigueur dans toute l'Europe: l'Agence ferroviaire européenne.

Zoom sur les traverses



Le réseau ferré belge compte quelque 15 millions de traverses. Dix millions d'entre elles reposent dans les voies principales empruntées par les trains de voyageurs et de marchandises. Globalement, ces lignes couvrent environ 3.450 kilomètres. Les cinq autres millions de traverses reposent dans des voies auxiliaires :

voies de desserte, faisceaux de stationnement et de formation dans les gares, ateliers, ...

Pour les dix millions de traverses que comptent les voies principales, il est aussi bien fait usage de bois que de béton. Dans les voies auxiliaires, le rapport bois/béton est de 80%

contre 20%. Toutefois, ce sont surtout des traverses en béton qui ont été achetées au cours de ces dernières années. Seuls 20 % des traverses achetées sont encore en bois. Le béton coûte moins cher, est plus résistant et est plus facile à recycler. C'est principalement sur ce dernier point que les traverses en bois enregistrent les moins bons résultats, vu qu'elles sont traitées avec un produit visant à renforcer la résistance du bois (à l'humidité, ...). Sur la base de la législation environnementale actuelle, le recyclage de ce type de traverses est sensiblement plus coûteux. En Flandre, elles ne peuvent même plus être utilisées dans les jardins. Cependant, les traverses en bois ne sont pas totalement proscrites. En effet, le béton ne convient pas à certains types de sols, où l'usage de traverses en bois reste une nécessité.



Que pensez-vous des services du Centre de Documentation ?

Afin de vous proposer un service de qualité, nous aimerions connaître votre avis ainsi que vos attentes quant au centre de documentation. Dans ce but, nous vous prions de bien vouloir compléter ce questionnaire et nous le renvoyer. Nous vous remercions d'avance pour votre collaboration.

1. Dans quel service travaillez-vous ?
(Précisez Direction / Staff et service)

2. Quelles langues lisez-vous ?
(plusieurs réponses possibles)

- allemand
- anglais
- espagnol
- français
- italien
- néerlandais

3. Avez-vous accès à:

- internet ?
- l'intraweb ?
- aucun des deux

4. a/ Avez vous déjà fait appel au centre de documentation ?
(plusieurs réponses possibles)

- par téléphone
- par mail
- par courrier
- visite sur place
- jamais

b/ Si vous avez déjà fait appel à nos services, dans quel but ? (plusieurs réponses possibles)

- demande documentaire
- commande de livres, normes, etc.
- prêt de livres ou de revues
- circulation des périodiques
- demande de copie d'article
- accès à des CD-Roms via l'Intraweb
- prêt inter-bibliothèques (prêt d'ouvrages se trouvant dans d'autres bibliothèques belges et étrangères et empruntables pour une durée déterminée)
- consultation de notre base de données via l'Intraweb
- envoi par courrier électronique de documents officiels (Moniteur Belge, Journaux officiels des Communautés européennes)

c/ Si non, pourquoi ?

- aucuns besoins
- méconnaissance des services offerts
- appel à un autre service / une autre source

autres:

5. Etes-vous satisfait de l'accueil que vous réserve le personnel du centre de documentation ?

- très satisfait
- satisfait
- peu satisfait
- insatisfait

Quelles en sont les raisons ?

6. Etes-vous satisfait du service de commande d'ouvrages (livres, normes, etc.) ?

- très satisfait
- satisfait
- peu satisfait
- insatisfait

Quelles en sont les raisons ?

7. Etes-vous satisfait du service de circulation de périodiques ?

- très satisfait
- satisfait
- peu satisfait
- insatisfait

Quelles en sont les raisons ?

8. Etes-vous satisfait du service de copies d'articles ? (délai, qualité des copies, etc.)

- très satisfait
- satisfait
- peu satisfait
- insatisfait

Quelles en sont les raisons ?

9. Etes-vous satisfait des résultats des recherches réalisées par les documentalistes ? (pertinence, qualité, délais, etc.)

- très satisfait
- satisfait

peu satisfait

insatisfait

Quelles en sont les raisons ?

10. Consultez-vous le "Bulletin du Centre de documentation" ?

- a/ Si oui,
- Via mail
- Via Intraweb

Avez-vous déjà commandé:

- des copies d'articles ?
- des ouvrages en prêt ?

La sélection des articles et ouvrages sélectionnés répond-elle à vos besoins ?

- tout à fait
- Souvent
- Parfois
- Rarement
- Jamais

Quels sont les thèmes (autres que les habituels du Bulletin) que vous souhaitez y voir abordés ?

Coups de chapeau

Lorsque le service de la SNCB présente l'une ou l'autre défaillance, vous en entendez inmanquablement parler: plaintes, courriers de lecteurs dans les journaux... A juste titre. Toutefois, quand tout va bien, les éloges se font souvent plus discrètes. Heureusement, il existe également des voyageurs qui souhaitent de temps à autre adresser leurs félicitations au personnel. Ces dernières semaines, la rédaction a reçu plusieurs lettres dans lesquelles les clients exprimaient leur plus vive satisfaction.

Madame, Monsieur, Le 1er septembre 1963, j'étais engagé à l'ONP - Tour du Midi à 1060 Bruxelles. Au terme de 40 ans de bons et loyaux services, je suis à présent retraité depuis le 1er septembre 2003. Par la présente, je souhaite vous adresser mes remerciements les plus sincères. (...)

Vous m'avez toujours permis d'effectuer le trajet Saint-Trond - Bruxelles de manière rapide. Je vous en remercie chaleureusement.

Je souhaite remercier le conducteur du train Gand - Audenarde, ainsi que le personnel des gares d'Audenarde, Gand et Ostende pour leur intervention rapide et efficace du samedi 23 août. Grâce à eux, j'ai pu retrouver le sac à dos que j'avais égaré. Dans la demi-heure, je recevais déjà un message et une heure après, je pouvais récupérer mes effets personnels. Je vous remercie chaleureusement et j'espère que vous transmettez mes remerciements aux membres du personnel concernés.

Je vous écris afin de vous exprimer mes plus vifs remerciements pour l'accueil

particulièrement cordial et chaleureux qui nous a été réservé à la gare de Hal (ndlr: à l'occasion d'une visite guidée d'une association à la gare de Hal). Ce mardi après-midi, nous avons appris à connaître le chemin de fer sous un jour nouveau. Cette visite nous a permis de nous rendre compte que la sécurité semblait constituer le souci majeur et prépondérant de ces milliers de cheminots.

Un chef de secteur de la signalisation - à la retraite - nous a guidés de manière extrêmement professionnelle. Visiblement, cet homme vit encore corps et âme pour le chemin de fer. Mille et une anecdotes sur son ancienne tâche ont agrémenté notre visite. Passionnés, nous l'avons écouté nous faire partager ses connaissances inépuisables sur les trains, les voies, les aiguillages, les signaux, le TGV...

Aborder ainsi la SNCB sous toutes ses facettes n'est pas seulement judicieux, mais rend également cette immense société méconnue, subitement respectable à nos yeux. Veuillez adresser nos remerciements les plus sincères à votre personnel.

Tabac hors-la-loi

La décision est prise: à partir du 1er janvier 2004, la consommation de tabac - sous quelque forme que ce soit - sera purement et simplement proscrite sur l'ensemble du réseau de la SNCB. Laquelle se met ainsi au diapason de bon nombre d'entreprises de transport au niveau européen.



Destinée à l'amélioration du confort et du bien-être des voyageurs comme du personnel, la suppression des places encore réservées aux fumeurs ne répond pas seulement aux attentes répétées des nombreux adversaires du tabac qui utilisent chaque jour les chemins de fer.

Bien des fumeurs s'en déclarent eux aussi pleinement satisfaits: "Je n'ai pas attendu cela pour m'installer volontairement dans les voitures où l'interdiction était de mise", avoue l'un d'eux. "A raison de deux heures de trajets quotidiens, cette autodiscipline qui ne demande qu'un effort minime m'a permis de réduire ma consommation de cigarettes...". Plus comblés encore, les repentis comme

cet habitant de Namur: "Cela fait trois ans que j'ai arrêté, et aujourd'hui encore cette odeur me dérange profondément, car elle s'infiltré partout. Et je ne parle pas des fois où il m'a fallu prendre place dans un compartiment "fumeurs", parce que le train était bondé!"

Un des effets attendus du bannissement du tabac sera d'ailleurs une augmentation du nombre de sièges disponibles, car il est avéré que pour éviter ce genre de situation, bien des voyageurs préféraient rester debout sur la plate-forme.

Dans le camp du personnel, certains redoutent d'ores et déjà la mauvaise humeur que l'interdiction risque de

provoquer chez des fumeurs invétérés. "Mais de toute manière, nous devons souvent jouer les gendarmes pour répondre aux plaintes de clients incommodés par la fumée provenant d'un autre compartiment."

Au cours des trois premiers mois de 2004, l'interdiction du tabac se traduira par un ensemble d'opérations visant à adapter le matériel roulant - 2.200 voitures sont concernées - à la nouvelle disposition: nouveaux pictogrammes, et enlèvement des tablettes et accoudoirs pourvus de cendriers. Soit un coût total de 1,2 million EUR pour la SNCB.

Que pensez-vous des services du Centre de Documentation ?

b/ Si non, désirez-vous le recevoir (dans ce cas, veuillez remplir les données ci-dessous) sous version électronique ?

Nom, prénom:

Adresse administrative:

Adresse de courrier électronique:

11. Que pensez-vous de notre site Intranet ?

12. Avez-vous déjà effectué une recherche sur notre base de données en ligne (intranet) ?

a/ Si oui, l'usage de la base de données et son interrogation sont-ils aisés ?

Etes-vous satisfait des résultats obtenus lors de vos recherches ?

- très satisfait
- satisfait
- peu satisfait
- insatisfait

Quel usage en faites-vous ?

- impression de listes de références
- consultation en ligne de l'article ou fiche de référence
- impression de l'article
- commande d'une copie ou livre en prêt

b/ Si non, pourquoi ?

13. a/ Avez-vous déjà consulté les CD-Roms via le site du centre de documentation sur l'Intranet ?

- atlas De Rouck
- dictionnaires polytechniques
- Judit
- Perinorm

1/ Si oui, avez-vous des commentaires ?

2/ Si non, ce service vous intéresse-t-il ?

b/ Quels CD-Roms souhaiteriez-vous pouvoir consulter ?

14. Etes-vous abonné à une des listes électroniques de distribution offertes par le Centre de documentation (Moniteur belge, Journal officiel des Communautés européennes, Bulletin du centre de documentation ou Faxtel) ?

- Si oui, êtes-vous satisfait du service offert ?

- Si non, êtes-vous intéressé par une ou plusieurs listes ?

Si oui, la(es)quelle(s) ?

Votre adresse e-mail:

15. Seriez-vous intéressé par les services suivants ?

- Sommaire de revues ferroviaires
- Dossiers thématiques sur Intranet
- Une présentation du mode de recherche dans la base de données afin de vous permettre d'accéder personnellement à l'information recherchée
- Autres (précisez):

16. Quelles autres améliorations souhaiteriez-vous voir mis en œuvre au centre de documentation ?

Envoyez ce questionnaire rempli à notre adresse:

Centre de Documentation, "Enquête",

Secrétariat général SG.121 section 80-1

Rue de France 85 1060 Bruxelles

Franc succès pour la semaine de la mobilité durable et la journée sans voitures



A pied, à cheval, à vélo, ou en transports en commun - tout sauf la voiture ! -, des milliers de personnes ont saisi cette occasion pour se balader tranquillement, à l'écart des pots d'échappement et sans le tumulte habituel lié à la circulation automobile.

Comme chaque année, la "semaine de la mobilité" nous est revenue fin septembre pour proposer un ensemble d'activités qui se sont terminées avec la traditionnelle "journée sans voiture". Objectif : sensibiliser les gens sur leurs habitudes de déplacement et les inciter à laisser leur auto au garage, pour emprunter les transports en commun et redécouvrir les avantages de la marche ou du vélo.

Le succès de cet événement, organisé pour la première fois en 1998 en France, témoigne d'un intérêt grandissant pour la problématique des transports. Cette année ce sont ainsi près d'un millier de villes et 38 pays qui ont participé en proposant une multitude de forums de réflexion et d'activités en tous genres, dédiés à la mobilité durable.

Le thème retenu pour 2003 était celui de l'accessibilité. Il s'agit de l'accessibilité au sens le plus large, pas seulement celle des personnes handicapées, même si celles-ci sont les premières concernées.

Partout en Europe, le point culminant de cette manifestation a été la "journée sans voiture". Des périmètres entiers à l'intérieur des villes partici-

pantes se sont vus interdits à la circulation automobile pour être restitués aux piétons, vélos, rollers, et autres moyens de locomotion non polluants, sans oublier bien évidemment les transports en commun.

En Belgique, Bruxelles et Anvers ont pris de l'avance et ont été les premières à goûter les charmes d'une ville sans circulation automobile dès le dimanche 21 septembre. Le lendemain, c'était au tour de quelque vingt autres villes participantes. Malgré les grognements des incondtionnels de la voiture, tout s'est passé sans heurts et dans la bonne humeur générale. Il faut dire que la météo étant de la partie, les rues de ces villes se sont rapidement transformées en gigantesques pistes cyclables où piétons, skateboarders, rollers, vélos et autres trotinettes se côtoyaient dans une ambiance de joyeuse anarchie. A Bruxelles, l'organisation simultanée des journées du Patrimoine a encore renforcé le succès de la manifestation, des milliers d'amateurs en ayant profité pour venir découvrir des fleurons de l'architecture sur le thème du commerce et négoce.

Mais pas de TTB cette année

Depuis 1983, la fin septembre correspondait également avec l'opération Train Tram Bus qui drainait un nombre public vers les quatre coins de la Belgique. 2003 a cependant dérogé à la règle, au grand regret de certains habitués. "La formule s'essouffait depuis plusieurs années" explique Jean Darcis, en charge du dossier. "Pour la dernière édition qui se déroulait un samedi, on a vendu 42.000 billets (32.000 TTB et 10.000 MTB), soit un nombre supérieur à celui de l'année précédente mais loin des ventes des années fastes. Le fait que les seniors et les enfants de moins de 12 ans puissent profiter toute l'année de la gratuité ou de la quasi-gratuité sur les trains et les bus enlève beaucoup pour eux à l'intérêt du tarif TTB" nuance Jean Darcis. "Mais cela n'explique pas tout. Cette évolution témoigne d'une nécessité de repositionner le TTB par rapport aux autres initiatives de promotion des transports en commun durant la semaine de la mobilité et aux nombreux autres événements de la fin septembre. De nouvelles formules sont à l'étude pour les années à venir". Pour sa part, le nouveau Ministre de la Mobilité s'est engagé personnellement à relancer le concept en 2004.

Chasse au gaspi – deux ateliers en pointe !

Chassez le gaspi, il ne reviendra pas nécessairement au galop. Et il évitera les fuites financières qui, comme les petits ruisseaux, finissent pas alimenter un fleuve !

Pour la consommation d'eau, beaucoup reste à faire. Aussi étonnant que cela puisse paraître, la SNCB n'avait à ce jour aucun chiffre global permettant de l'évaluer avec précision. Vu l'augmentation attendue des taxes dans ce domaine, il est pourtant devenu indispensable de surveiller de près l'évolution d'une facture qui risque de peser de plus en plus lourd.

Pour le service Environnement, l'une des priorités consistera donc à mettre au point un système efficace de suivi des données en provenance des différentes unités. En attendant, les efforts doivent être poursuivis afin de réduire encore la consommation. Dans ce domaine, deux ateliers peuvent être cités en exemple. A l'Atelier de Traction de Merelbeke, ce sont

désormais des citernes d'eau de pluie qui alimentent les sanitaires et servent au nettoyage des bâtiments... avec un effet tout à fait appréciable sur la note finale. Quant à l'Atelier Central de Salzinnes, il ne tardera pas à lui emboîter le pas avec la prochaine mise en service d'une citerne d'eau de pluie de 200.000 litres.

La sécurité des réseaux informatiques : l'affaire de tous

Presque chaque jour les journaux annoncent l'une ou l'autre attaque de virus ou de pirate informatique. Le danger - qu'il vienne de l'extérieur ou de l'intérieur de la SNCB - est réel. Aussi la SNCB souhaite se prémunir contre ce risque et propose de suivre quelques règles de bon sens.

Contrairement à ce que nous pensons parfois, la protection contre ces menaces n'est pas l'affaire exclusive des experts des services ICT. Bien au contraire, chaque personne disposant d'un poste de travail branché sur le réseau de l'entreprise est directement concernée.

Conscient que les systèmes d'information sont essentiels pour l'entreprise, le comité de direction a chargé un groupe de pilotage de veiller à cette sécurité et d'imposer des règles qui doivent permettre d'assurer cette sécurité.

Suite à ses travaux, un nouvel avis RH/ICT concernant les "ICT security policies" (c'est-à-dire les "Politiques de Sécurité ICT") présente les règles de bon sens destinées à protéger les réseaux informatiques des attaques éventuelles des virus ou des pirates informatiques.

Règles, sécurité : ces mots ne sonnent peut-être pas toujours agréablement à l'oreille. A tort : "Notre objectif n'est en aucun cas de donner des ordres aux collaborateurs de l'entreprise", souligne Luc Vansteenkiste, General Manager du Service Staff ICT, "ni de jouer les gendarmes. L'objectif de ce document est principalement de sensibiliser chaque utilisateur de l'outil informatique aux différents risques et problèmes potentiels, et de faire appel au sens des responsabilités de chacun."

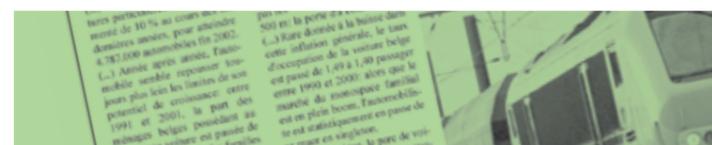
"Et il ne sert à rien d'imposer une réglementation si on n'explique pas le pourquoi et le comment.

Imaginez-vous que le système de mailing soit paralysé pendant quelques heures suite à une attaque de virus ? Ou que l'application centrale du personnel qui calcule nos salaires déclare forfait le jour où elle doit tourner, faute de mesures de sécurité ?", poursuit Luc Vansteenkiste.

Les informations doivent rester disponibles, mais aussi confidentielles : "Vous ne souhaiteriez pas que vos salaires et nos primes puissent être consultés par n'importe qui, ou que votre dossier médical tombe en de mauvaises mains.

De même, l'intégrité des informations doit pouvoir être garantie. Pas question par exemple que, par l'une ou l'autre mauvaise manipulation sur le réseau de communication de données, les systèmes qui contrôlent le trafic des trains enregistrent des informations incorrectes, ce qui entraînerait des problèmes sérieux pour la fluidité de ce trafic..."

La plupart des soucis auxquels sont confrontés les responsables ICT ont pour origine la méconnaissance des utilisateurs en matière informatique. Les "Politiques de sécurité ICT" fournissent une série de conseils de pur bon sens suffisent pour rendre la tâche plus difficile aux virus et aux pirates. C'est de l'intérêt de tous que de les suivre.



Dans la presse "Le Soir" 20/21 septembre 2003

Eclairage

(...) en Belgique, le parc de voitures particulières a encore augmenté de 10 % au cours des six dernières années, pour atteindre 4.787.000 automobiles fin 2002.

(...) Années après années, l'automobile semble repousser toujours plus loin les limites de son potentiel de croissance: entre 1991 et 2001, la part des ménages belges possédant au moins une voiture est passée de 72,4 % à 76,6 %, celle des familles ayant deux voitures ou davantage a grimpé de 16,3 % à 22,4 %.

(...) En Belgique, le kilométrage annuel moyen d'une automobile est passé de

12.493 en 1985 à 15.029 en 2001. Une sacrée trotte que l'auto boucle par petites tapes: si les déplacements en voiture ont une longueur moyenne de 13,6 km, près de la moitié des trajets (46 %) sont inférieurs à 5 km — 2 % n'atteignent même pas les 500 m: la porte d'entrée.

(...) Rare donne la baisse dans cette inflation générale, le taux d'occupation de la voiture belge est passé de 1,49 à 1,40 passager entre 1990 et 2000: alors que le marché du monoplace familial est en plein boom, l'automobiliste est statistiquement en passe de se muer en singleton.

Pukkelpop 2003: fantastique travail d'équipe des collaborateurs de la SNCB

L'édition 2003 du Pukkelpop a clôturé en beauté la saison des festivals d'été, le week-end du 28 au 30 août. Pukkelpop, ce festival qui se déroule à l'aéroport de Kiewit, Hasselt, est facilement accessible en train. Le point d'arrêt de Kiewit se situe à quelque 400 mètres de la plaine du festival.



C'est pourquoi un partenariat a été conclu en 2001 entre l'organisateur du festival et la direction Voyageurs de la SNCB. Le billet d'accès au festival faisait office de titre de transport pour le train. De nombreux festivaliers n'ont pas hésité à l'utiliser. Par ailleurs, la SNCB a contribué de manières diverses à agrémenter l'événement. Du café, de l'eau et des gaufres ont ainsi été distribués aux festivaliers le dimanche matin. Ce qui représente en tout, pas moins de 5.000 gaufres, 6.500 bouteilles d'eau et 3.000 cafés. Cette action a été particulièrement appréciée par la police (pour son effet tranquillisant sur les jeunes), par les collaborateurs et surtout par le public.

15.000 festivaliers regagnent leur domicile en train

Au terme de trois jours de musique, de pluie, de bière et d'amusement, 15.000 personnes se sont ensuite ruées vers la gare pour rejoindre leur domicile. Des aménagements supplémentaires s'imposaient afin de permettre à la foule d'embarquer à bord

des trains en parfaite sécurité. Le dimanche soir, une fois le dernier concert terminé, deux trains supplémentaires ont été mis en service et ont profité ainsi à trois mille voyageurs. Le lundi matin, le service normal a été renforcé par 13 trains supplémentaires pour les 12.500 voyageurs restants. La police assurait le contrôle de l'accès aux quais du point d'arrêt de Kiewit. L'occupation de chaque train avait été calculée et devait servir de fil conducteur pour admettre le nombre de voyageurs adéquat sur les quais. Des équipes de Réseau, Voyageurs, de l'agence commerciale et du SPC, déjà familiarisées avec le Pukkelpop, étaient également présentes afin d'assurer le bon déroulement des opérations. Cette édition du festival a de nouveau été couronnée de succès grâce au travail d'équipe des services suivants: de nombreuses divisions de la direction Voyageurs, surtout l'agence commerciale et la cellule d'accompagnement de train d'Hasselt, le bureau Mouvement d'Hasselt et R4A1 d'Anvers de la Direction Réseau, le service 121a de Trains et B-Security Hasselt, assistés du SPC Hasselt et des services techniques.



Le CLI de Mons devient opérationnel

Les Centres Logistiques Infrastructure et leurs antennes s'édifient progressivement. Après ceux du Coucou, d'Ath, de Louvain et de Ronet, le CLI de Mons ouvre ses portes.



La SNCB a décidé en 1996 la construction des Centres Logistiques pour les services de maintenance de l'Infrastructure. La philosophie de base du projet CLI est double:

- rationaliser les moyens logistiques en les concentrant dans des installations modernes et réduire les frais d'exploitation;
 - améliorer les conditions de travail du personnel disséminé dans de nombreux sites aux moyens vétustes et mettre (à moindres frais) à sa disposition des installations modernes.
- Ces objectifs peuvent être atteints si l'on concentre assez de personnel et de moyens sur un CLI qui regroupe les spécialités voie, caténaire, logistique, signalisation, électricité, chauffage et force motrice, précédemment éparpillées.

Le CLI de Mons

Le CLI de Mons vient se greffer au site actuel de la gare région de Mons. Il abritera sur une superficie de

4.600m² quelque 320 agents chargés de la maintenance de l'infrastructure, actuellement dispersés dans toute la région. Le CLI génère non seulement une nouvelle gestion - à la fois du personnel et de la logistique - mais de surcroît une utilisation optimale du matériel en évitant la multiplication des équipements. Ce centre offre aux agents une nette amélioration de leurs conditions de travail (ergonomie, sécurité, équipements techniques et des installations).

Equipements communs de soutien et de production

Pour assurer ses missions de soutien et de logistique, le CLI sera équipé de divers outillages, machines-outils, d'un système de stockage de pièces de rechange moderne, automatique et informatisé dans la partie industrielle du site. A l'extérieur, des zones non couvertes de stockage sont pré-

vues pour les matières et équipements qui ne nécessitent pas de protection particulière contre les intempéries. Les produits réglementés par des directives particulières (environnement, protection des travailleurs...) seront stockés dans des abris et containers spéciaux. Le CLI a été conçu pour respecter les règlements sur la gestion des déchets, le tri de la production, le stockage et la qualité des eaux usées. Un effort tout particulier a été fait afin de bénéficier de l'apport de lumière naturelle dans les bureaux et les différents ateliers. Prochaines étapes: les CLI de Ans, Hasselt, Denderleeuw et Bruxelles Petite-Ile avant de poursuivre selon une planification bien étudiée.

Brochure réalisée par le service COMMUNICATION

Une brochure sur ces importants travaux vient de paraître sur les travaux de modernisation entre Bruxelles-Nord et Haren (projet TGV).

Après avoir quitté la gare du Midi et traversés la Jonction Nord-Midi, les Thalys à destination des Pays-Bas et de l'Allemagne empruntent des infrastructures communes. Ensuite, c'est-à-dire au-delà de Schaerbeek, la ligne se scinde en deux branches: l'une se dirige vers Liège (ligne 26) et l'autre vers Anvers (ligne 25).

La section de ligne commune sur laquelle circulent les Thalys à destination de l'Allemagne et des Pays-Bas se situe donc entre Bruxelles-Nord et Schaerbeek. A cet endroit, d'importants travaux se révèlent nécessaires pour assurer une bonne fluidité des trains à grande vitesse et des trains du service intérieur.

A Schaerbeek, les travaux comprennent notamment la construction d'une importante bifurcation: celle-ci permettra le croisement des trains à grande vitesse de la branche est (vers Liège) et de ceux de la branche nord (vers Anvers). La SNCB va ainsi construire un viaduc d'une longueur de 400 mètres qui permettra aux trains de passer au-dessus de l'atelier d'entretien situé, à Schaerbeek, près de la gare d'Haren-Sud. La réalisation de cette bifurcation requiert d'importants travaux d'infrastructure dans une zone où se croisent déjà plusieurs lignes. Ce chantier doit débuter cette année pour s'achever à l'horizon 2006. Il est important de signaler que ces travaux d'aménagement profiteront à la fois aux trains du service intérieur et aux trains à grande vitesse.

Pour recevoir la brochure "De Bruxelles-Nord à Haren", écrivez à C0.012 section 26, ou par mail: internal.communication@b-rail.be

Service éditeur : Communication, Medias internes avec Anne-Catherine, Jean-Paul Dumoulin, Exelmans Graphics, Leo Goossenaerts, Els Houbrechts, Julie Kermorant, Alain-Pierre Meeus, Denis Moïnil, Jan-Hein Prieels, Serdu, Michel Vandesande, Jean-Pierre Vantighem, Annelies Van Wijmeersch
Production Impression et distribution: Facility management
Correspondance C'EST À DIRE - Section 26/2, rue de France 85 à 1060 Bruxelles
Tél.: 02 526 37 83 - (911/63783), Fax: 02 526 37 86 - (911/63786)
E-Mail: cadwz@b-rail.be



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

Membre

