



A lire dans cette édition

Dossier Move
> pages 4-5

Acheter son billet online
> page 6

Sécurité
> page 7

La Direction Trains inaugure ses simulateurs Simbase

La Direction TRAINS a inauguré le Centre Directeur et les premiers simulateurs "part task" Simbase au centre de formation de Bruxelles. Pour en parler, nous avons rencontré Dirk Vansteenkiste, ingénieur en chef - chef de service à la Direction TRAINS.



Que signifie "Simbase" ?

C'est l'abréviation de "Simulateur de base". Le simulateur Simbase est un nouveau moyen de formation destiné aux conducteurs de train. Il s'agit en fait d'un simulateur qui se présente comme une reproduction simplifiée d'une AM96. Mais ce simulateur ne vise pas le même niveau de détail que les simulateurs "full scale", les SIM T 27 de Salzinnes et Malines.

Quel est l'intérêt de ce simulateur Simbase ?

Le grand intérêt de ce genre de simulateur est qu'il permet un apprentissage en profondeur de la réglementation HLT et de la signalisation. Il propose des exercices ciblés et adaptés au rythme de compréhension du conducteur. Avec les simulateurs "full scale" de Salzinnes et Malines, ce simulateur Simbase offre un moyen complémentaire sur le plan pédagogique, dans une optique de formation basée sur la sécurité.

Où se trouvera ce simulateur ?

Il y aura au total 34 simulateurs Simbase : 3 dans chacun des 11 centres de formation et 1 au Centre Directeur

de Bruxelles. Les 11 centres de formation sont situés à Anvers, Bertrix, Bruxelles, Charleroi, Courtrai, Gand (Merelbeke), Hasselt, Liège, Mons, Ostende et Ronet.

Les simulateurs Simbase sont-ils déjà tous opérationnels ?

Non, ils vont l'être progressivement au cours de cette année. Le centre de formation de Bruxelles est le premier dont les 3 simulateurs sont opérationnels. Les centres de Mons, Charleroi, Gand, Courtrai et Anvers doivent être mis en service ce printemps. Les autres suivront dans les prochains mois. D'ici la fin de l'année, la Direction TRAINS disposera donc au total de 11 centres pleinement opérationnels.

Vous avez également parlé du Centre Directeur : de quoi s'agit-il ?

Chaque centre de formation est relié au Centre Directeur de la Direction TRAINS à Bruxelles, qui gère les aspects pédagogiques et le suivi des apprenants de manière centralisée. Une équipe de conducteurs et d'instructeurs expérimentés, et de jeunes conducteurs y développent de nouveaux scénarios et d'autres moyens de formation sur ordinateur, notamment pour la connaissance de ligne.

Simbase est donc un moyen de formation : mais sera-t-il utilisé pour la formation de base des

nouveaux conducteurs, ou tous les conducteurs seront-ils amenés à y passer ?

Ces simulateurs Simbase seront exploitables dans la formation de base, la formation complémentaire et la formation permanente. Ils représenteront en réalité un des nombreux moyens de formation intégrés dans le nouveau trajet de formation orienté davantage sur la pratique. Comme vous le savez sans doute, la Direction TRAINS a entamé il y a quelques mois une réforme profonde de toute la conception même de la formation des conducteurs : c'est le projet ELAN. L'approche sera désormais moins orientée 'connaissances', mais au

contraire davantage orientée 'tâches'. En d'autres termes, l'apprentissage se fera sur base de situations réelles, concrètes. Au total 21 situations professionnelles ont été identifiées qui permettent de parcourir toute la réglementation HLT (conduite même, connaissance de ligne, freins, signalisation, matériel roulant, communication, infrastructure, etc.).

A noter que parallèlement à la simulation de conduite, Simbase offre un enseignement assisté par ordinateur (E.A.O.). Durant son parcours, l'élève est confronté à des questions à choix multiples sur la signification des signaux. Le parcours effectué sur le simulateur et les exercices résolus seront enregistrés, afin de garantir la traçabilité de la compétence de chaque conducteur.



Un savoir-faire "centenaire"

Grand bain de foule à l'Atelier Central de Salzinnes lors de ses journées portes ouvertes fin avril. Les cheminots étaient présents à leur poste pour montrer à plus de 12.000 visiteurs que "avoir cent ans" ne rime pas avec poussières mais que l'atelier vit pour l'avenir avec des technologies dernier cri.

Le plan de formation est donc en train d'être complètement revu. Simbase est donc un des nouveaux moyens utilisés ?

Oui, absolument. Les nouveaux cours sont actuellement en développement. Je suis d'ailleurs très content de l'aide reçue du terrain. C'est très encourageant de voir que les gens expérimentés sont ravis de donner de leur temps pour améliorer la performance de toute la formation dans le cadre du plan ELAN de révision totale de la formation. Cela augmente la qualité de la formation qui sera donnée.

Alors, dans ce cadre-là, Simbase sera utilisé :

- pour la formation de base, selon le plan de formation, et
- pour la formation permanente, afin d'expliquer aisément les points difficiles de la réglementation et d'aborder les situations complexes.

Où sont construits les simulateurs Simbase ?

A l'atelier de Salzinnes qui dispose de toute une expérience en matière de construction de simulateurs. Les contacts entre les Directions TRAINS et MATERIEL sont d'ailleurs, je tiens à le souligner, excellents.

Dans un prochain numéro de C'est À Dire, nous décrivons les différents moyens de formations qui parallèlement à Simbase sont développés.

Compagnons de route



A la glorieuse époque de la vapeur, deux personnes inséparables se partageaient les responsabilités du bon fonctionnement de la locomotive: le chauffeur et le machiniste. A l'instar de Willy Gérard et de Jacques Grosse, ils formaient un tandem parfaitement complémentaire, uni par des tâches qui ne l'étaient pas moins...

"Il y avait alors un esprit "cheminot", un esprit de corps qui n'a sans doute pas disparu aujourd'hui, mais qui était en ce temps d'autant plus fort que les conditions de travail étaient difficiles", explique le premier. "Déjà, on ne connaissait pas la semaine des 35 heures... Un service durait dix heures en ce temps-là. Et si on travaillait en série, cela pouvait être par exemple de 2h00 du matin à midi, et le lendemain de minuit à 10h00. Il y avait aussi des "découchers", soit des prestations coupées: quelques heures le matin et quelques heures le soir, de manière à effectuer un service complet de 10 heures sur la journée."

Et son ancien complice d'ajouter: "Il nous est ainsi arrivé de passer des nuits entre deux services, à dormir couchés sur une armoire ou à même le sol dans la 'remise', voire dans la machine. Et ne parlons pas des conditions lorsque nous étions en route, à proximité d'une chaudière chauffée à près de 200°, et presque toujours debout. Du reste, nous n'avions pour nous asseoir qu'un petit siège circulaire non rembourré. Il valait mieux être en forme!"

Une grande responsabilité

D'autant que chaque journée de travail commençait par une série de tâches destinées à préparer le train avant le départ: "Il y en avait pour

une bonne heure de boulot - ranimer le foyer, prévoir le charbon et l'eau nécessaires au trajet, attacher la locomotive...", commente Jacques Grosse. "Toutes les trois semaines, le feu devait être nettoyé avant d'être rallumé. Et comme chaque machiniste était titulaire de 'sa' machine, il avait aussi la responsabilité de la bichonner. Certains allaient jusqu'à repeindre les bielles en rouge et faire briller les cuivres".

Les rapports étaient chaleureux et amicaux, et cela était préférable pour renforcer la cohésion de l'équipe. "Mais j'ai tout de même connu un duo un peu spécial sur ce plan-là", ajoute M. Gérard. "En dix ans de collaboration, ce machiniste et ce chauffeur ne se sont pas adressés trois mots - ils ne se disaient même ni bonjour, ni au revoir! Et pourtant, ils étaient heureux de travailler ensemble. Probablement parce qu'ils avaient le même caractère taiseux..."

Pensionnés en 1988, l'un comme l'autre sont fiers d'une histoire familiale étroitement liée à celle de la SNCB. Le grand-père de Jacques Grosse fut chef piocheur, fonction qu'il a lui-même occupée à son entrée dans la maison. Tout comme Willy Gérard, fils de cheminot, qui fut également poseur de rails.

Si bien des années se sont écoulées depuis leur ultime voyage sur une locomotive à vapeur, il leur arrive encore à chacun aujourd'hui de rêver de ces merveilleuses machines. "Très souvent, je me vois

en train de couper du bois en rase campagne, parce que nous n'avions plus de charbon à jeter dans la chaudière", avoue Jacques Grosse, un petit sourire au coin des lèvres.

"Il faut dire que notre principale obsession était de faire l'heure, c'est-à-dire d'être dans les temps", surenchérit Willy Gérard. "Il y avait continuellement des luttes homériques entre les machinistes et les chefs-gardes au sujet des avances sur horaire... Et tomber à cours de charbon était par conséquent un risque que l'on ne pouvait prendre. Mais s'il fallait calculer aussi précisément que possible la quantité de combustible nécessaire avant de prendre le départ, nous recevions des primes pour les économies réalisées sur la consommation d'huile et de briquettes de charbon. Ce qui supposait une excellente maîtrise de son métier, afin d'obtenir le maximum d'énergie en brûlant le minimum de matière première."

L'art de produire l'énergie

Le commun des mortels n'imagine généralement que le côté superficiel, voire pittoresque, des métiers qu'il ne connaît pas. Prenons l'exemple du chauffeur de trains, qu'une majorité des non-initiés confond d'emblée avec le conducteur. Les plus avertis ne savent guère nuancer leur réponse: "Ben, il mettait du charbon dans la locomotive"...

Si cette réponse n'est pas erronée en soi, elle n'en est pas moins trop restrictive pour que l'on puisse la considérer comme exacte. La mission du chauffeur était en effet infiniment plus complexe.

Auteur d'un ouvrage sur le sujet, Henri Scaillet sait de quoi il parle: il a lui-même été chauffeur sur le réseau de la SNCB. Et selon lui, l'exercice de ce métier se résume à un art consommé de "conduire le feu", l'activité étant bien plus variée dans l'esprit des gens.

Armé de sa pelle, de son expérience et de sa bonne volonté, le chauffeur avait pour mission de "faire ce qu'il pouvait avec ce dont il disposait". Et les choses étaient considérablement différentes selon la topographie du terrain tout au long du parcours, de même qu'elles étaient fonction de la nature du train - de voyageurs ou de marchandises, direct semi-direct ou omnibus...

La saison avait elle aussi son importance, puisqu'en hiver, il s'agissait de produire davantage de vapeur pour chauffer les wagons pour le confort des clients.

Mettre du charbon dans la chaudière, certes. Encore fallait-il savoir comment s'y prendre en fonction d'un résultat attendu. "Monter le feu" consistait à garnir les parois latérales et arrière du foyer d'une couche de briquettes de grosseurs différentes. Cette sorte de couronne entourant le feu central était appelée "réserve stratégique", car le

moment venu, le chauffeur pouvait augmenter la combustion de cette masse afin de produire davantage de vapeur, ou au contraire la diminuer ou l'arrêter - par exemple lorsqu'une pente permettait au train d'utiliser son propre poids pour avancer.

Mais comment réduire la combustion d'une masse de charbon en fusion? Tout simplement en la recouvrant d'une couche plus ou moins épaisse de combustible en tout petits morceaux, mais imbibée d'eau.

Dès que la demande en puissance augmentait pour reprendre de la vitesse, il "suffisait" au chauffeur d'agiter ce magma inactif à l'aide d'un ustensile nommé "ringard" (ça ne s'invente pas...). L'opération provoquait un appel d'oxygène qui activait la reprise du feu.

Une anecdote historique permettra de souligner l'importance du rôle joué par un chauffeur professionnel et qualifié. En 1938, les chemins de fer français introduisirent un système de chargeurs mécaniques pour alimenter la chauffe. Ceux-ci exigeaient un charbon bien calibré et très sec. Il est très vite apparu que cette automatisation eut pour principal effet... d'augmenter la consommation à hauteur de 10%!

80.000 visiteurs dans le tunnel

C'est le week-end des 17 et 18 avril que près de 80.000 personnes se sont intéressées au tunnel de la jonction nord-sud anversoise. Long de 1,2 km entre la place Astrid et la place du Dam, cet ouvrage a été exceptionnellement ouvert aux piétons.



Le 16 avril déjà, les cheminots ont pu plonger sous terre. Et le soir du même jour, Karel Vinck avait invité de nombreuses personnalités à un événement officiel. Le grand public s'est pressé les deux jours du week-end: 30.000 visiteurs le samedi, 40.000 le dimanche, tandis que 10.000 autres visitaient les activités connexes.

La visite débutait à Anvers-Central par la présentation des projets de la SNCB et une vue sur les niveaux souterrains de la galerie commerciale. Emmenés en train jusqu'Anvers-Dam, les visiteurs faisaient alors connaissance avec Spoor Noord, un ambitieux projet de rénovation urbaine, avant de descendre à 20 mètres, carrément dans le tunnel, dans une ambiance sonore et lumineuse soignée. La promenade, en groupes de 300 personnes, se terminait sous la gare

centrale et les visiteurs retrouvaient l'air libre place Astrid, au cœur d'un marché de commerçants locaux.

Un bon nombre de collaborateurs ont uni leurs forces pour donner vie à cet événement unique. Carla Borgions, Geert Dierckx et Frédéric Petit, du service Communication, qui pilotaient l'opération, ont un avis unanime: "C'est épatant l'enthousiasme qui a été dégagé pour que l'affaire soit un succès. C'est particulièrement motivant". Et de souligner l'importance de la jonction nord-sud à Anvers: "Dès 2006, des trains intérieurs, des internationaux et des trains à grande vitesse parcourront le tunnel. Il était temps d'y accueillir le public puisque l'infrastructure ferrée va maintenant y être posée".

New Internet: mieux pour tout le monde

"En mai, fais ce qu'il te plaît".

Nous l'avons fait sur internet. Le site de la SNCB a été relooké, réorganisé, redynamisé... Il lui reste maintenant à séduire le large public auquel il est ouvert.



Qu'apporte-t-il de neuf aux clients ?

Le nouveau site bénéficie de plusieurs nouveautés importantes qui, grâce à la navigation simple, sont accessibles très facilement. En voici quelques exemples.

Il était déjà possible depuis plusieurs années de rechercher les horaires des trains du service intérieur. Il est dorénavant possible de consulter également les horaires internationaux, disponibles dès la page d'accueil. Les pages internationales ont également été rafraîchies: maintenant, elles invitent véritablement à découvrir l'Europe en train. Les différentes destinations européennes font l'objet d'une description fouillée et toute une série d'informations pratiques et touristiques (adresses, liens...) sont disponibles.

Les pages "Voyager en Belgique" ont aussi subi une cure de jeunesse. Les horaires sont dorénavant aisément téléchargeables et imprimables par ligne. De plus, chaque

gare fait l'objet d'un bref descriptif mentionnant les services qui y sont disponibles (parking, assistance pour personnes à mobilité réduite...). Les formules de voyage sont présentées de manière plus simple à la clientèle. Cet effort va de pair avec l'ambition de l'entreprise de simplifier sa gamme de produits.

L'application "Ticket online" a, elle aussi, une place de choix sur le site. Plus de 100 B-Excursions ont été répertoriées dans une base de données, pour faciliter le choix du client. Des informations complémentaires sur les lieux d'excursion et les prix des voyages sont disponibles immédiatement.

Pour tous ceux qui s'intéressent à la SNCB

Le nouveau site comprend aussi un grand nombre d'informations sur d'autres aspects de l'entreprise, qui restaient jusqu'à présent assez méconnus. Et une véritable photothèque illustre les différentes

phases du développement de l'infrastructure et du matériel.

Le site continuera bien entendu à évoluer en fonction du développement de l'entreprise. De nouvelles applications seront également mises à la disposition de la clientèle, en ligne avec les possibilités technologiques. Certains chapitres, non renouvelés dans cette première phase, le seront dans les mois qui viennent. Aujourd'hui disponible en français et en néerlandais, le site, qui comprend près de 1.000 pages, le sera aussi prochainement en allemand et en anglais. Il est aussi consultable par les internautes non ou mal-voyants; cette accessibilité sera encore renforcée dans les prochains mois.

Allez le voir, surfez. Parlez-en autour de vous. Et pour rendre service à votre entreprise, envoyez votre commentaire à cadwz@sncb.be



Promotion Thalys "Pals" Confort 1

Durant les mois d'été, vous pouvez faire bénéficier vos proches ou vos amis des tarifs "Pals" pour le Thalys.

La promotion Thalys "Pals" est valable pour des voyages effectués entre le 3 juillet 2004 et le 31 août 2004. Les relations Thalys concernées:

- Paris-Nord* - Belgique
- Paris-Nord* - Allemagne
- Paris-Nord* - Pays-Bas
- Belgique - Allemagne
- Belgique - Pays-Bas

* La promotion n'inclut pas les trajets au départ ou à destination de Marne-la-Vallée ou Aéroport CDG TGV.

Le bénéficiaire de facilités de circulation peut acheter des billets au tarif "Pals" pour 4 proches ou amis au maximum. Lors de l'achat, il vous suffit de présenter un document justificatif (libre-parcours, titre de légitimation pour billets gratuits Benelux ou carte internationale de réduction FIP) au guichet d'une gare (pas de vente par téléphone).

Vous pouvez uniquement acheter des billets de Confort 1, quelle que soit la classe indiquée sur le document justificatif. Echange et remboursement ne sont pas autorisés. Le bénéficiaire de facilités de circulation n'est pas obligé d'accompagner ses amis ou proches lors du voyage.

Voici les tarifs 'Pals' - prix aller-retour en confort1 - au départ de la Belgique:

Relations	Prix en euros
Anvers-Berchem - Amsterdam	27,00
Anvers -Berchem - La Haye	21,00
Anvers -Berchem - Utrecht	21,00
Anvers -Berchem - Paris-Nord	56,00
Anvers -Central - Paris-Nord	56,00
Anvers -Berchem - Rotterdam	18,00
Anvers -Berchem - Schiphol	27,00
Bruges - Paris-Nord	57,00
Bruxelles-Midi - Aix-la-Chapelle Hbf	19,00
Bruxelles-Midi - Amsterdam	32,00
Bruxelles-Midi - La Haye	25,00
Bruxelles-Midi - Utrecht	25,00
Bruxelles-Midi - Cologne Hbf	29,00
Bruxelles-Midi - Cologne Deutz	29,00
Bruxelles-Midi - Paris-Nord	49,00
Bruxelles Nat. Aéroport - Paris-Nord	53,00
Bruxelles-Midi - Rotterdam	23,00
Bruxelles-Midi - Schiphol	32,00
Charleroi - Paris-Nord	41,00
Gand S.P. - Paris-Nord	56,00
Liège G. - Aix-la-Chapelle Hbf	9,00
Liège G. - Cologne Hbf	20,00
Liège G. - Cologne Deutz	20,00
Liège G. - Paris-Nord	57,00
Mons - Paris-Nord	39,00
Namur - Paris-Nord	44,00
Ostende - Paris-Nord	58,00

En route pour le changement



Avec le printemps, nous sommes entrés dans une période de changements à la SNCB.

Au terme d'un long round de négociation sociale, le plan Move a été dimensionné pour une première période de deux années, et comprend un volet social qui a fait l'objet d'un protocole d'accord avec les organisations syndicales.

Simultanément, une proposition de nouvelle structure a été faite de manière à nous aligner sur les exigences européennes qui prévoient la séparation nette entre gestion de l'infrastructure et opérations de transport.

Enfin, le gouvernement s'est engagé à reprendre, en 2005, une partie de la dette historique de la SNCB (7,4 milliards d'euros). Cela s'est déjà fait dans d'autres pays européens.

Equilibrer le budget et assurer à nos clients un service efficace et de haute qualité, ce sont les deux objectifs fondamentaux à poursuivre pour assurer un avenir à la SNCB. Il faut pour cela adapter nos services voyageurs et notre activité marchandises aux normes de la rentabilité et au contexte de concurrence qui se précise de plus en plus. Le trafic marchandises

intérieur sera libéralisé dès 2007 comme l'ont décidé les instances européennes à la mi-mars, tandis que la libéralisation du trafic voyageurs interviendrait vers 2010. Nous devons à ces moments pouvoir nous positionner solidement face à de nouveaux opérateurs qui envahiront notre marché.

Le faire selon nos méthodes opérationnelles d'aujourd'hui est pratiquement impossible. Il faut donc améliorer notre manière de travailler et gagner en productivité. Mais sans perdre de vue l'exigence fondamenta-

le, qui est la sécurité du trafic, des clients et du personnel. Résoudre cette équation va nous demander un effort de créativité et de flexibilité. C'est l'objet du plan Move. Et ce sera fait sans le moindre licenciement, la Direction et les organisations représentatives du personnel sont bien d'accord sur ce point.

Les améliorations opérationnelles naissent déjà ici et là. Il va falloir intensifier et accélérer le mouvement. Le volet social du plan Move a été lancé fin avril et on le verra porter ses effets au fil des mois. Fin 2005, une évalu-

tion sera faite en vue de définir la manière de poursuivre la construction d'un avenir sûr pour notre entreprise. Avant cela, on aura mis en place début 2005 la structure en trois entreprises publiques.

Le contexte européen en grands traits

Le contexte européen nous presse de réaliser cette réorganisation importante.

Le deuxième paquet ferroviaire est à présent approuvé par toutes les instances et doit être transposé dans le droit belge.

La séparation entre l'infrastructure et le transport doit être réalisée au plus tôt. Ce sera le cas dans la nouvelle structure en préparation. Le trafic marchandises sera totalement (axes majeurs et transports intérieurs) libéralisé à partir de 2007. La Direction Marchandises s'y prépare et des jalons importants seront bientôt franchis.

S'ajoute le fait qu'un troisième paquet ferroviaire européen est en préparation. Il comprend la libéralisation du transport de personnes (à l'horizon 2010), à laquelle il faut aussi se préparer sans tarder.

Nous sommes jusqu'ici les seuls vrais "pros" du ferroviaire en Belgique. Il ne faut pas perdre cet avantage, qui nous permettra de rester les meilleurs, les premiers dans le pays et parmi les mieux classés en Europe.

Les engagements de l'Etat

L'ensemble sur lequel gouvernement, entreprise et syndicats se sont accordés comprend la reprise par l'Etat d'une partie substantielle de notre dette: 7,4 milliards d'euros.

La reprise doit se faire en 2005, par l'intermédiaire d'un organisme (sans le moindre lien avec les trois pôles du holding SNCB) créé à cet effet: le Fonds de l'Infrastructure Ferroviaire. Restera alors un solde de dette qui devra être pris en charge par les sociétés de la nouvelle structure. Un groupe de travail étudie cette question.

Cette reprise de la dette historique est dans le droit fil des principes posés à l'origine (1991) par les instances européennes. Le but est de mettre les entreprises ferroviaires traditionnelles sur pied d'égalité avec les nouveaux opérateurs, qui n'auront pas à supporter les obligations d'investissements (en infrastructure, par exemple) ni les charges supportées jusqu'ici par les réseaux nationaux.

Demain, quelle SNCB ?

L'entreprise SNCB ne peut plus vivre comme depuis près de 80 ans en assumant les mêmes tâches qu'autrefois. L'Europe est catégorique sur ce plan. L'accès au réseau devenant possible pour de nouveaux opérateurs, à des conditions déterminées - notamment en matière de sécurité - les droits de passage ne peuvent être accordés que par un "gestionnaire d'infrastructure" absolument indépendant. Pas question de privilégier un opérateur parmi d'autres, pas question d'être en même temps juge et partie. Ce gestionnaire d'infrastructure doit employer des professionnels en la matière, parce que c'est un métier qui requiert compétence et expérience.

Une solution a été choisie, qui répond au souhait des cheminots belges. Elle va répartir la SNCB en trois entités (comme le montre le graphique) dans lesquelles chacun exercera au mieux son métier de spécialiste du transport ferroviaire.

Trois sociétés... mais une unité de gestion humaine

Le Gestionnaire d'Infrastructure (GI) sera le patron du réseau: rails, caté-

naire, signalisation, installations fixes. Il devra entretenir, renouveler, étendre le réseau de voies ferrées et toutes les infrastructures nécessaires, et en même temps en organiser l'utilisation par tous les opérateurs agréés qui seront actifs dans le domaine du transport ferroviaire. Il appliquera la législation, octroiera les sillons, fixera et fera payer les droits de passage sur le réseau. Le GI regroupera essentiellement deux grandes Directions actuelles: Infra et Réseau.

Le GI portera le nom INFRABEL. Comme le demande l'Europe, son indépendance sera garantie. L'Etat y aura la majorité des droits de vote. Le GI aura son propre conseil d'administration, son comité de direction et son administrateur délégué.

L'Entreprise Ferroviaire (EF) sera l'un des utilisateurs du réseau, l'un des opérateurs agréés. Ce sera une entreprise de transport, qui possèdera les outils nécessaires à son activité et commercialisera des offres à destination des personnes (les voyageurs) et des expéditeurs de marchandises.

On y regroupera nos Directions actuelles Voyageurs, Marchandises, Trains et Matériel.

L'EF aura pour nom SNCB, par souci de clarté pour la clientèle. Elle sera totalement indépendante du GI et sera une filiale à 100 % du holding (voir plus bas).

Elle aura son propre conseil d'administration, son comité de direction et son administrateur délégué.

Une société-mère, SNCB HOLDING, s'occupera des autres aspects de notre activité. Elle chapeautera les deux filiales déjà décrites: Infrabel et SNCB. C'est le Holding, en particulier, qui gèrera le personnel des trois entités. Le holding mettra les effectifs nécessaires à la disposition du GI et de l'EF et se chargera des relations sociales. Il paiera les rémunérations, gèrera toute la sécurité sociale de la même manière que cela se fait aujourd'hui, en 2004.

La commission paritaire sera unique pour tous les cheminots répartis dans les trois entités, même si, comme on l'a dit plus haut, celles-ci seront autonomes et posséderont leurs propres organes de gestion.

Les rôles respectifs seront bien délimités, chacune des trois sociétés aura "sa" profession mais il restera un objectif commun: jouer un rôle majeur dans la mobilité en Belgique et en Europe.

Un calendrier

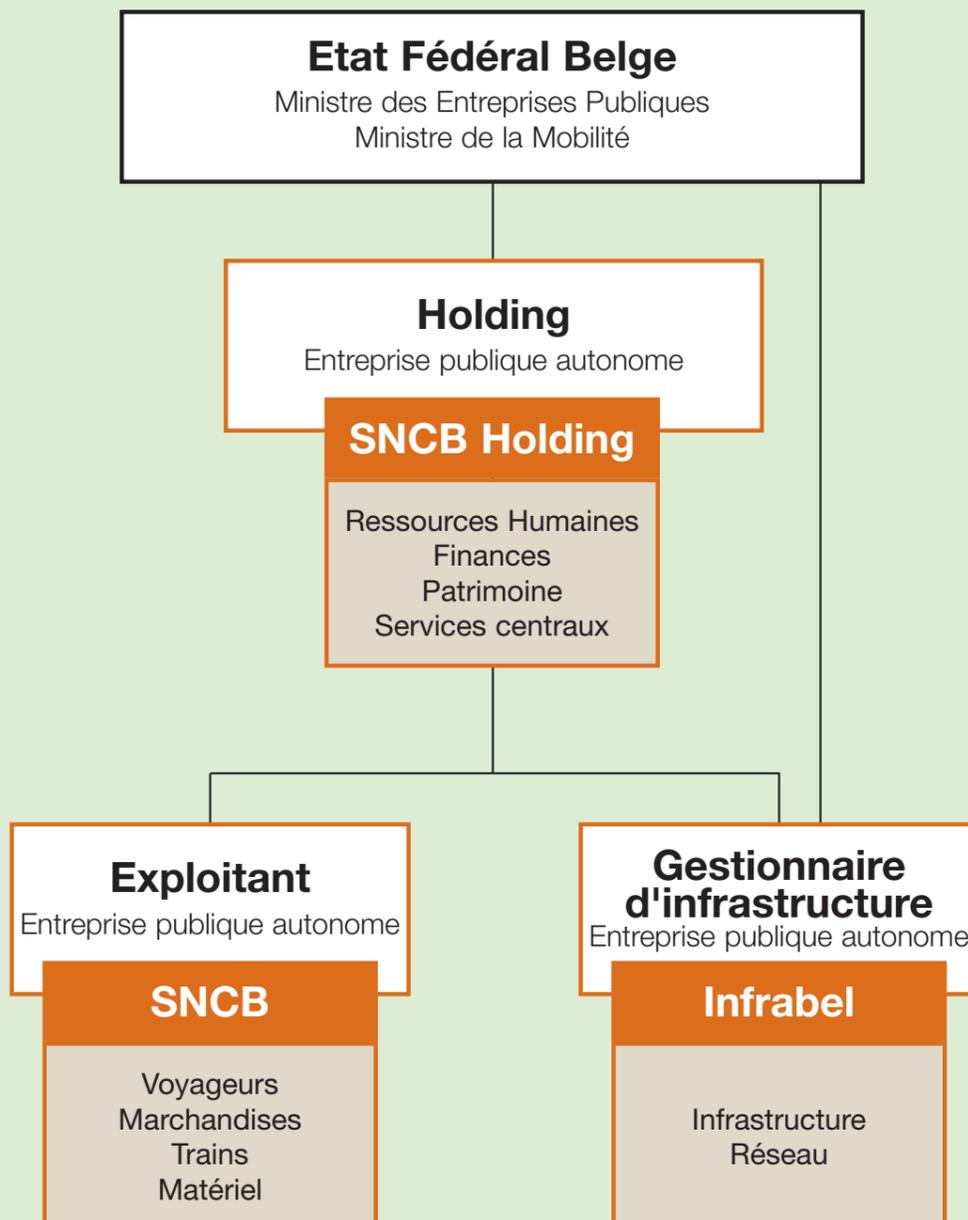
Ces trois entités sont bien des sociétés publiques. Aucune privatisation n'est à l'ordre du jour. Le statut des cheminots sera maintenu, même si certains aspects du règlement du travail subissent et subiront encore (après négociation paritaire) quelques aménagements. Il faudra en effet plus de souplesse pour être parfaitement adaptés à l'époque et compétitifs sur le grand marché européen.

La nouvelle structure existera dès le 1er janvier 2005. Nous la mettrons en place progressivement sans provoquer de révolution sur le terrain, sans bouleverser le fonctionnement du système ferroviaire et bien entendu en préservant un niveau de sécurité maximal, ce qui est notre priorité numéro 1. La grande majorité d'entre nous continueront à exercer leur métier là où ils le font actuellement.

Des groupes de travail préparent déjà divers aspects du changement tels que la répartition entre les trois sociétés des activités, du patrimoine, des ressources, la définition exacte des tâches, etc.

De même, trois comités opérationnels (composés de membres du comité de direction) préparent la mise en place des trois sociétés. Selon le planning, c'est en octobre que la structure en grands détails pourrait être arrêtée et les organes de gestion composés, de sorte que la nouvelle SNCB soit en place dès le 1er janvier 2005.

- Le comité préparant la mise en place du gestionnaire d'infrastructure (Infrabel), composé de L. Lallemand, J-M Raviart et A. Migom, est présidé par L.Lallemand.
 - Le comité préparant la mise en place de l'exploitant ferroviaire (SNCB), composé de M. Descheemaeker, L. Pardon, J. Denayer et D. Derochette est présidé par M. Descheemaeker
 - La cellule holding où sont K. Vinck, V. Bourlard, L. Lallemand, T. Van Den Berghen et A. Migom est présidée par K. Vinck.
- Ces comités opérationnels "ad hoc" travailleront jusqu'à la nomination effective des nouveaux organes de gestion des nouvelles entités.



Ticket Online: acheter un billet intérieur via internet

Le 12 mars 2004, la SNCB a lancé la vente en ligne d'un certain nombre de produits intérieurs. Son objectif est d'offrir aux clients le plus grand nombre possible de canaux pour se procurer un titre de transport. Le voyageur peut dorénavant acheter un billet chez lui à n'importe quel moment.



Les clients connectés à internet ont accès à un certain nombre de formules (e-billets) en ligne. Il s'agit de billets nominatifs, pour le trafic intérieur, qui sont payés via Banksys et peuvent être imprimés à domicile. La SNCB espère vendre 4% des titres de transport intérieurs par ce canal en 2004. Le système sera étendu plus tard dans l'année pour offrir par exemple la possibilité de renouveler sa carte train en ligne. C'est une primeur pour l'Europe, que la SNCB a conçue elle-même.

Convivial et sûr

Acheter un e-billet est une opération très simple. Sur le site www.sncb.be, il suffit de cliquer sur la rubrique 'Achetez vos billets en ligne' et de franchir sept petites étapes. Car il faut bien indiquer destination, date, voyage aller et retour ou voyage simple, etc. Il est possible de consulter des horaires tout en commandant le billet. Et cela fonctionne évidemment 24 heures sur 24 et un helpdesk est à la disposition de l'acheteur qui rencontre un problème.

L'achat d'un e-billet est également une opération sûre. Le client ne doit pas emporter de cash et le paiement via internet est sécurisé de manière

optimale grâce au partenariat avec Banksys.

En outre, le billet lui-même est protégé contre toute tentative de fraude par un code produit et une reproduction qui change tous les jours, ainsi que par un code à barres. Les faux billets seront ainsi immédiatement repérés par les accompagnateurs de train.

Lorsque le paiement a été accepté et confirmé, le titre de transport est envoyé à l'adresse e-mail renseignée par l'acheteur. Il suffit de l'imprimer et de l'emporter lors du voyage.

Et ça marche ?

Deux mois et demi après le lancement de la formule, plus de 15.500 billets avaient déjà été vendus. Près de 70% sont des billets ordinaires à prix plein. Plus de 15% sont valables en 1^{re} classe, alors que la part des billets de première classe dans la vente traditionnelle atteint seulement les 5%. La vente atteint son point culminant entre 20h et minuit, donc au moment où la plupart des guichets sont fermés. Les destinations les plus prisées sont Bruxelles (30%), Anvers (13%) et l'aéroport (12%). Donc, ça marche, et ça ne peut que croître, lorsque la formule aura acquis plus encore de notoriété.

Une bonne idée !

Vous est-il déjà arrivé, après de nombreuses recherches intenses, de trouver subitement une idée pour réaliser une tâche de manière plus efficace, plus rapide et moins coûteuse ? C'est ce qui s'est passé pour Luc Jordens et beaucoup d'autres.



Luc Jordens travaille à la cabine de signalisation de Genk. Dans ces cabines, l'occupation des voies est souvent tenue à jour en la complétant sur des graphiques préimprimés. Tous les ans au moins, une cargaison de graphiques est dès lors commandée à l'imprimeur. Après chaque changement d'équipe, le graphique est archivé et en cas de problème, il faut alors rechercher le graphique en question dans les archives.

Luc a mis au point une feuille "excel" qui affiche le graphique du faisceau de voies et a proposé d'encoder à chaque fois sur PC l'occupation sur cette feuille et de la sauvegarder ensuite sur le serveur en la classant selon le jour et l'équipe. Par conséquent, plus besoin d'encre imprimer des graphiques, les données sont plus facilement lisibles et plus aucun local d'archives n'est requis. En cas de demandes par téléphone, le graphique souhaité peut être rapidement consulté sur le serveur. Outre des économies en frais d'impression, cette idée offre également un service plus rapide. Luc a été récompensé pour son idée lumineuse.

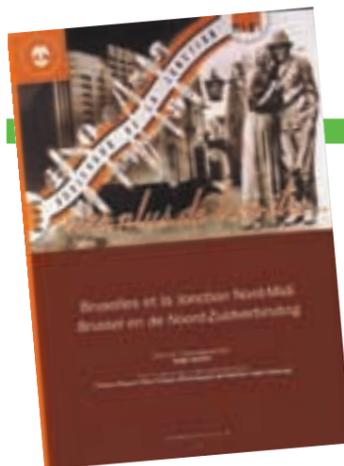
Que faire si vous aussi, vous avez une bonne idée ?

Vous avez, vous aussi, une bonne idée ? Couchez-la tout d'abord sur papier et pesez le pour et le contre de cette idée... Laissez-la décanter... et si elle reste valable malgré tout, il existe alors diverses manières de la communiquer. La première consiste à faire parvenir l'idée à la boîte à idées de la SNCB.

Vous pouvez accéder à la boîte à idées via le site intraweb "boîte à idées". Il vous est possible de compléter un formulaire en ligne et d'appuyer sur la touche "Envoi". Sur ce même site, vous pouvez également ouvrir un formulaire, le sauvegarder sur votre propre PC, le compléter tranquillement par la suite et lorsqu'il est prêt, l'envoyer par mail à IDEE@b-rail.be. Vous pouvez bien entendu envoyer votre idée par courrier (interne ou externe), de préférence dactylographiée sur le formulaire IDEE du site web. Vous pouvez également obtenir ce formulaire en composant le 911/54038.

Qu'advient-il ensuite de votre idée ?

Toutes les idées ainsi envoyées parviennent à la boîte à idées de la SNCB, au Service Staff Stratégie et Développement. Là, on vérifie tout d'abord si l'idée répond à certaines conditions de base. Si c'est le cas, l'idée est transmise à la direction concernée. Si l'idée est jugée bonne et réalisable, l'inventeur reçoit une récompense par l'intermédiaire de la boîte à idées. Le montant de cette gratification dépend de l'avantage procuré par l'idée. On sait par expérience que les idées résultant de la collaboration de deux personnes ou plus avaient souvent davantage de chance d'aboutir, car elles sont plus mûrement réfléchies. N'hésitez donc pas à unir vos forces.



Livre: Bruxelles et la Jonction Nord-Midi

réunissant une douzaine de chercheurs pour ouvrir ce dossier.

Le fruit de leurs réflexions a été publié sous la forme d'un livre "Bruxelles et la Jonction Nord-Midi. Histoire, architecture et mobilité urbaine" édité par les Archives de la Ville de Bruxelles.

L'ouvrage se veut une contribution de géographes, d'urbanistes, d'archéologues, d'historiens, d'historiens de l'art et de spécialistes du transport ferroviaire. Il jette un regard critique sur l'histoire mais surtout il met en exergue les conséquences archéologiques et urbanistiques des ces travaux et s'interroge sur l'avenir de ce tronçon bientôt arrivé à saturation.

"Bruxelles et la Jonction Nord-Midi" est en vente au prix de 15 euros:

- au Service Archives de la SNCB (SG.123 section 80-1), contact: Greta Verbeurgt (tél. 02/525 22 50)
- au Musée des Chemins de Fer Belges (gare de Bruxelles-Nord)
- au Musée de la Ville de Bruxelles- Maison du Roi (Grand-Place, tél.02/279 43 50)
- aux Archives de la Ville de Bruxelles (tél.02/279 53 20)

JOSAPHAT-WATERMAEL: LES TRAVAUX DU RER COMMENCENT À BRUXELLES

Les premiers travaux visant à développer une liaison entre Watermael et Josaphat via les gares de Bruxelles-Luxembourg et de Bruxelles-Schuman, maillon entre les lignes 161 (Bruxelles-Namur) et 26 (Hal-Vilvorde), dans le cadre du RER ont commencé fin mars.

Ces premiers travaux concernent l'adaptation d'une première série de ponts entre Watermael et Schuman: les ponts de l'Avenue Rodin, de la rue Gray et de la rue du Viaduc. Ces travaux doivent s'achever en septembre 2005.

En mai ont commencé les travaux d'adaptation du pont de la rue Belliard, travaux qui se termineront également en septembre 2005.

Sécurité: l'entreprise aux côtés de son personnel

La violence est évidemment un problème de société. On la voit dans la rue, dans les écoles, dans les surfaces commerciales, dans le milieu hospitalier... Elle a des formes très diverses. Elle est souvent verbale et laisse alors des traces indécélables. Parfois, elle porte atteinte au matériel; ce sont les graffitis, les tags, le vandalisme. Occasionnellement elle atteint physiquement les personnes, à des degrés qui entraînent des conséquences variées.

La violence physique entraîne des lésions pour tous ceux qui en sont victimes. Pour le personnel, elle débouche sur des incapacités de travail (1.460 journées en 2003). Ou pire, comme le 4 avril, à Bruxelles-Central, sur un décès. La criminalité sur notre réseau, mais aussi dans les autres sociétés de transports publics, qui ne sont pas épargnées, est un phénomène qui va croissant.

La fin de notre police

En 1998, l'Etat a procédé à une réforme des polices. La SNCB s'est alors trouvée dans une situation assez par-



ticulière. Elle avait, jusque là, un vrai service de police, doté pratiquement, sur le territoire du chemin de fer, des mêmes compétences que les autres polices, et qu'elle gérait elle-même. Mais la réforme a considérablement changé la donne.

Quelque 150 membres de notre police ont été transférés à la police fédérale, pour devenir le service de la police spéciale des chemins de fer (SPC) et 158 ont été transformés en membres d'un service interne de gardiennage de la SNCB - qui n'a plus de compétences de police. Quelques années plus tard, les effectifs ont doublé: la police fédérale compte 300 policiers des chemins de fer et B-Security 310 hommes (et avec eux 14 chiens). Mais ces 310 cheminots n'avaient plus ni pouvoir ni moyens d'intervention, ce dont la SNCB s'est de tout temps inquiétée, au point d'avoir demandé au gouvernement de prendre au plus vite les mesures (législatives, notamment) qu'impose l'évolution du phénomène.

La séparation existe bien entre SPC et B-Security. Mais au fil du temps, une concertation régulière (et fréquente) entre les deux s'est mise en place et la coordination instaurée donne d'incontestables résultats.

Vols, agressions...



Plusieurs types de délits sont constatés sur le réseau. Le vandalisme et les graffitis entraînent, pour la remise en ordre, des dépenses annuelles de l'ordre de 2,5 millions d'euros. Le vol est aussi un élément important: B-Security a enregistré 1.050 plaintes en 2003 et la police des chemins de fer a dressé en même temps 1.938 PV. Mais l'absence de titre de transport valable est incontestablement la cause la plus fréquente de la violence exercée à l'encontre du personnel

surveillance au moyen de caméras est en cours d'installation: 300 actuellement, 1.500 à l'horizon 2009. Enfin, il faut citer l'accueil et l'accompagnement par un collègue après une expérience traumatisante.

Ajoutons que la SNCB offre une assistance juridique au personnel agressé, qu'elle encourage d'ailleurs à porter plainte. Elle se constitue systématiquement partie civile contre les agresseurs.

restant formeront le service de gardiennage interne chargé de surveillance du domaine ferroviaire et non d'intervention dans les gares et les trains.

Simultanément, le législateur a inscrit dans la loi-programme une mesure permettant d'exclure du transport et du domaine ferroviaire les personnes qui y ont déjà commis des délits.

C'est une politique de sécurité plus appropriée qui voit ainsi le jour et qui

doit permettre de mieux protéger les cheminots confrontés à la violence dans l'exercice de leur fonction.

Très clairement, en agissant dans ce sens, les responsables (jusqu'au plus haut niveau) de la SNCB et du monde politique disent au personnel "Nous sommes à vos côtés". Si chacun met le plus possible de chances de son côté dans la pratique quotidienne, on peut espérer voir le climat s'améliorer et les statistiques aborder une meilleure courbe.



cheminot. Le constat est dressé, la régularisation est entamée, parfois le ton monte et les coups suivent. Si des problèmes surviennent aussi lors de contacts avec des personnes (ou des groupes) au comportement inadapté ou sous influence d'alcool ou de drogues, le contrôle des titres de transport est dans 80 % des cas à l'origine de la violence. Des opérations de contrôle doivent conduire à éviter ce genre de risques (voir encadré).

Des mesures en faveur des accompagnateurs

Depuis des années déjà des mesures sont prises pour lutter contre l'agression et protéger le personnel qui en court le risque.

A côté de la prévention, l'accompagnement est une démarche importante menée depuis des années au profit des accompagnateurs de trains. Il comprend des formations, par exemple à gérer les situations d'agression ou à observer le comportement des personnes.

Nantis d'un gsm, les accompagnateurs peuvent entrer en contact avec un Central d'Appels qui répond 7 jours sur 7. Un nouveau système de

Et elle en appelle aux autorités publiques, notamment pour que les interventions policières demandées en cas d'incident soient rapides, pour que les poursuites aboutissent (notamment lorsqu'il s'agit de resquilleurs) et que des peines plus sévères soient prononcées à l'encontre des agresseurs.

Des mesures pour B-Security

En mars dernier, avant même la tragédie dont un de nos collègues fut victime, la SNCB avait formulé plusieurs suggestions en vue d'étendre tant soit peu les compétences des agents de B-Security et de leur donner des moyens d'intervention qu'ils ne possédaient pas encore.

Le gouvernement a approuvé un certain nombre de dispositions qui doivent être mises en place progressivement à partir du 1er juin et totalement implémentée au 1er janvier 2005.

Premier élément: l'effectif de B-Security sera partagé en deux groupes. Deux tiers des agents formeront le service de sécurité ferroviaire, autorisé à contrôler les identités et constater les infractions. Ces agents disposeront d'un équipement propre à les protéger et à maîtriser les agresseurs. La centaine d'agents

Contrôles fair-play dans quelques gares

En février, la SNCB a procédé devant les accès aux quais d'Aarschot et de Louvain à un contrôle préventif des titres de transport. Une action fair-play du même genre avait été menée à Zaventem-Aéroport. C'est de la prévention, qui a pour but d'améliorer la sécurité du personnel roulant et sédentaire.

En menant des actions de contrôle, l'objectif de la SNCB est de faire comprendre aux usagers l'obligation d'être en possession d'un titre de transport avant de monter dans un train, même pour les petits trajets. Des billets à prix avantageux sont en vente pour les trajets courts, alors, pourquoi voyager en noir ?

Ces actions facilitent la tâche des accompagnateurs de train lors des opérations de contrôle et de délivrance de billets dans le train même. Elles réduisent le risque d'agressivité lors d'une discussion sur des titres de transport. Elles font comprendre au public qu'il ne devrait pas y avoir de place pour la fraude et la resquille. Des contrôles d'accès avaient déjà été organisés à Louvain l'an passé. Ils avaient permis de constater par exemple que bon nombre de clients omettaient de compléter leur Pass avant de monter dans le train, ce qui débouche inévitablement sur une régularisation...

A Aarschot, Louvain et Zaventem-Aéroport, les voyageurs qui n'étaient pas en règle ont été priés de régulariser leur situation avant de prendre le train. Cela s'est fait dans le calme, sans incident.



B-Cargo a déménagé

Depuis la mi-mars, B-Cargo a quitté la rue du Trône pour occuper ses nouveaux bureaux, situés au 80 rue des Deux-Gares à 1070 Bruxelles, à proximité de Bruxelles-Midi. Les numéros de téléphone et de fax n'ont pas changé.

RICHARD SERVAIS

Richard Servais a été le dernier représentant commercial de la SNCB à Paris, pour la France et l'Espagne. Conseiller du Commerce extérieur, Conseiller économique à l'Ambassade de Belgique et Conseiller du Port d'Anvers, il avait une connaissance étendue du contexte dans lequel l'activité ferroviaire se développe et de la place des Belges sur le marché européen.

Pendant près de 15 ans, entre Boulevard des Capucines et rue d'Alsace, il a animé une petite équipe dynamique, active dans le créneau voyageurs mais aussi très branchée fret. A la fermeture de la représentation qu'il dirigeait, il avait rejoint la cellule des Affaires Internationales, qui suit du plus près l'évolution européenne du monde ferroviaire.

Il est décédé au début de mai, vaincu par la maladie à la veille de son 57e anniversaire.



GSM: l'opérateur retenu par la SNCB sera désormais Mobistar

Suite à la nouvelle adjudication des quelque 14.000 abonnements GSM de la SNCB, l'opérateur pour les trois années à venir est Mobistar, qui remplacera ainsi Proximus. Mobistar sera également l'opérateur pour la téléphonie fixe (appels vers l'extérieur de l'entreprise).

Les numéros de GSM et les appareils ne changent pas, seules les cartes SIM doivent être remplacées.

La migration de Proximus vers Mobistar doit prendre 3 mois et se fait en 2 phases :

Phase 1: les agents disposant d'un GSM SNCB sont invités à se présenter en un lieu précis et à une date donnée, pour recevoir leur nouvelle carte SIM Mobistar. Les données présentes sur les cartes SIM actuelles (numéros de téléphone préenregistrés) sont transmises vers les nouvelles cartes SIM.

Phase 2: un SMS est envoyé aux agents les invitant à changer la carte SIM. Il faut donc attendre ce SMS pour introduire la nouvelle carte SIM dans le GSM.

L'opération se fait donc de manière progressive en veillant à ne pas perturber les opérations. Tout sera mis en œuvre pour que la migration se passe facilement et sans aucun ennui pour les utilisateurs.

Travaux Ring d'Anvers: la SNCB propose des mesures pour préserver la mobilité à Anvers

Depuis juin 2004, les travaux sur le ring d'Anvers ont débuté. La SNCB vient de proposer un certain nombre de mesures pour réduire les nuisances pendant les travaux.



Places assises supplémentaires vers Anvers

Pendant les travaux, 40% des voitures qui empruntent actuellement le Ring n'y seront plus les bienvenues. La SNCB s'attend à ce qu'une partie non négligeable des automobilistes prennent les transports en commun. D'où l'idée d'augmenter le nombre de places assises sur les relations ferroviaires vers Anvers-Central. C'est ainsi que 2.800 places supplémentaires seront offertes lors de la pointe du matin, pour 2.000 aux heures de pointe du soir. La SNCB portera ses efforts surtout sur les lignes entre Anvers et Essen, Herentals et Malines/Bruxelles. Du matériel de réserve sera également tenu à disposition afin de pouvoir réagir opportunément au nouveau profil des déplacements. La gestion du trafic pourra mobiliser ce matériel immédiatement là où le besoin s'en fera sentir.

Nouveau point d'arrêt Wolfstee comme alternative aux bouchons

Chaque jour ouvrable ou presque, une file structurelle s'étale sur 14 km de Massenhove vers Anvers (voire jusqu'à 22 km en cas d'accident ou d'intempéries). C'est pourquoi un nouveau point d'arrêt sera ouvert entre Lierre et Herentals à hauteur de l'autoroute E313 au niveau de la sortie 21 Herentals-Industrie. C'est à cet endroit que les automobilistes pourront quitter l'autoroute plutôt que d'affronter les bouchons et poursuivre ainsi leur trajet en train. Quelque 250 emplacements de parking ainsi que pour les vélos sont prévus. Le point d'arrêt sera desservi par les trains L Herentals-Lierre-Anvers et par un certain nombre de trains P.

Ces mesures sont en vigueur de juin 2004 à novembre 2005.

Parkings de gare: point de ralliement pour les transports en commun

Pour stimuler les transports en commun, l'extension de parkings à la périphérie anversoise a été prévue. Cette mesure concerne : Bouwel, Essen, Heist-op-den-Berg, Herentals,

Kalmthout, Kapellen, Kontich, Sint-Kathelijne-Waver, Tielen et Wolfstee. Les installations pour vélos doivent aussi voir leur capacité augmenter.

N'oublions pas le personnel du port

Les travaux vont également causer des problèmes de mobilité au personnel du port occupé sur la Rive Droite: 48% des 38.000 travailleurs se rendent au boulot via le Ring. Un certain nombre de solutions ont été élaborées à leur intention en concertation avec les autorités portuaires. L'offre de trains à Anvers-Noorderdokken sera accrue aux heures de pointe. 1.560 places assises viendront s'ajouter à la pointe du matin et 2.200 aux heures de pointe du soir. Le point d'arrêt pourra ainsi devenir une plaque tournante, où le personnel du port pourra embarquer dans les bus d'entreprise. Les quais, le tunnel sous voies et le chemin d'accès à l'arrêt seront rafraîchis.

Les travailleurs occupés aux alentours du Noorderlaan peuvent également utiliser les trains de service de la SNCB qui circulent entre Anvers-Berchem et la gare de triage d'Anvers-Nord (situé sur le Noorderlaan). Le nombre de places assises dans ces trains sera augmenté et le quai de la gare de triage sera adapté pour pouvoir accueillir des rames plus longues. En outre, des trains supplémentaires viendront en renfort. Le personnel du port recevra à ce propos toutes les données utiles.

Cette offre sera valable au cours des deux périodes de travaux de cinq mois.

Moins de transport marchandises du port sur le Ring

InterFerry Boats, une filiale de la SNCB, proposera aux entreprises localisées dans le port de transporter leurs conteneurs par trains navettes entre des terminaux en Belgique (notamment Malines, Mouscron, Courtrai, Charleroi, Athus) et le Main Hub dans le port d'Anvers. Les entreprises disposent ainsi d'une alternative au transport de marchandises par camions via le Ring. Trois de ces trains de marchandises font à eux seuls aussi bien que 200 camions sur le Ring.

Plus d'infos ?

Si vous souhaitez de plus amples informations sur les travaux du Ring d'Anvers, surfez sur www.werkenantwerpen.be

Vous trouverez plus de renseignements sur l'offre de train durant les travaux, dans la brochure gratuite. Pour tout contact, vous pouvez appeler le **03 204 26 04** ou envoyer un mail à agentschap.antwerpen-rail.be

La Croix-Rouge dans les gares aussi

Du 22 avril au 6 mai, des milliers de volontaires de la Croix-Rouge ont envahi de nouveau les rues de Bruxelles et de Flandre pour vendre des autocollants. Cette année également, ils ont proposé leurs autocollants dans nos gares.

A travers cette action annuelle de collecte de fonds, la Croix-Rouge en appelle à un soutien en vue de la poursuite de ses nombreuses actions d'aide une année durant. La Croix-Rouge a besoin d'un matériel moderne et performant: matériel de premiers secours, tentes et civières pour ses postes de secours à l'occasion d'événements. Des fonds sont nécessaires pour organiser des formations et les interventions. C'est ce qui explique sa grande quinzaine de collecte. Mais il n'y a pas que les interventions en première ligne lors de grandes manifestations ou en situation de catastrophe: elle distribue des livres aux patients dans les hôpitaux et enseigne les techniques de secourisme à toute personne intéressée.

Qu'elle collecte aussi dans les gares n'a rien d'étonnant: la Croix Rouge est aussi un partenaire précieux pour la SNCB. En cas d'accident, de catastrophe, elle intervient au même titre que

d'autres services de secours (pompiers, protection civile). Son rôle sur le terrain est parfaitement défini.

Elle joue en outre à l'arrière-plan. A la SNCB, elle assure la formation des équipes qui desservent une ligne téléphonique spéciale ouverte en cas de catastrophe. Il y a trois ans, par exemple, lors de l'accident grave de Pérot, pendant presque toute la journée, des informations ont été données, sur cette ligne spéciale, à toutes sortes de demandes. Là aussi, la Croix Rouge était présente, en encadrement. Car il n'est pas facile d'écouter et de réagir idéalement à la douleur, à l'angoisse de personnes qui croient qu'un proche peut avoir été victime de l'accident. Un psychologue aguerri est prêt à épauler le "téléphoniste" en difficulté. Ce partenariat nous permet de mieux servir la population belge (et même des pays voisins) dans des situations exceptionnelles. Cela vaut bien un retour d'ascenseur quand les volontaires de la Croix Rouge récoltent des fonds.

Service éditeur : Communication, Médias internes avec Anne-Catherine, Jean-Paul Dumoulin, Exelmans Graphics, Leo Goossenaerts, Els Houbrechts, Julie Kermorvant, Alain-Pierre Meeus, Denis Moinil, 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

