

Magazine du personnel du groupe SNCB

Connect

N° 06 | Septembre 2005



| SAP |

Avec des codes-barres

| Certification |

Plus de 14.000 professionnels brevetés

| Energie |

Environnement et économies

| Emploi |

Le Groupe relance les recrutements

Infrabel



HOLDING

Sommaire

5



Sap travaille avec codes barres

8



Economisons l'énergie

13



Accident: une simulation, pour s'exercer

7



Les enfants de Tchernobyl passent par Bruxelles-Midi

Nous | _____ 3

| Aidez-nous à recruter vos futurs collègues ! | _____ 3

Stratégies | _____ 4

| Projet SAP: zoom sur la formation | _____ 4

| Projet SAP: codes-barres et scanners pour mieux gérer la logistique | _____ 5

| Plan IC/IR en plusieurs étapes | _____ 6

| Toutes nos énergies au service des économies... | _____ 8

Forum | _____ 10

| Rien que du Youpie, pour l'été | _____ 10

Ici & ailleurs | _____ 11

| Le riverain est leur interlocuteur quotidien | _____ 11

| Guillemins: les opérations de poussage des arcs ont débuté | _____ 19

Talents | _____ 15

| L'atelier de Gentbrugge innove | _____ 9

| Comment le personnel des entreprises ferroviaires est-il homologué ? | _____ 15

| Infrabel décerne les premiers brevets d'aptitude aux accompagnateurs | _____ 17

Nous | _____ 13

| Le pourquoi et le comment des exercices catastrophe | _____ 13

Client | _____ 18

| Le Groupe et les Usagers: leurs avis, ses réponses | _____ 18

Bloc Notes | _____ 20

| Un accueil spécial pour les enfants de Tchernobyl | _____ 7

| Photoweb: photos à gogo ! | _____ 20

| Nouveau look pour www.bcargo.be | _____ 20

| La SNCB aux Francofolies, une présence très appréciée ! | _____ 21

| 1.600: le chiffre de votre participation au jeu du sudoku | _____ 21

| Tunnel de Soumagne: la fête 6,5 km sous terre ! | _____ 22

| Timbrez, ça fera un souvenir | _____ 22

| Choisissez votre magazine préféré et profitez d'une remise de 20 % ! | _____ 23



Aidez-nous à recruter vos futurs collègues !

Le Groupe SNCB organise une campagne de recrutement externe pour engager de futurs conducteurs de train et de manœuvre, ainsi que des techniciens en électromécanique.

Vous aussi, pouvez nous aider à dénicher le personnel de demain, en valorisant des métiers attrayants !

Début 2006, de nouveaux collègues devront être formés et opérationnels sur le terrain. En effet, d'ici là, un bon nombre de personnel expérimenté aura quitté le Groupe pour la pension. Tandis que d'autres collègues poursuivent encore leur formation. La dernière grande opération de recrutement de ce type d'agents a eu lieu en 2000-2001. A présent, il faut envisager le futur, car de la sélection à la maîtrise du métier, le processus doit être préparé. Vous aussi, comme premiers ambassadeurs du Groupe, vous pouvez nous aider à recruter vos futurs collègues.

Qui, où ?

Les besoins en personnel supplémentaire concernent divers métiers:

- des conducteurs de train, pour les dépôts d'Arlon, Charleroi et Liège, d'Anvers et de Bruxelles (attention: pour ce métier, la liste des candidatures est momentanément clôturée);
- des conducteurs de manœuvre, (essentiellement néerlandophones pour Anvers-Nord);
- des techniciens en électromécanique et des techniciens principaux en électromécanique pour H-ICT, pour la Direction du Matériel à la SNCB et pour l'Infrastructure à Infrabel. Il s'agit, pour l'ensemble de ces recrutements, d'emplois statutaires.

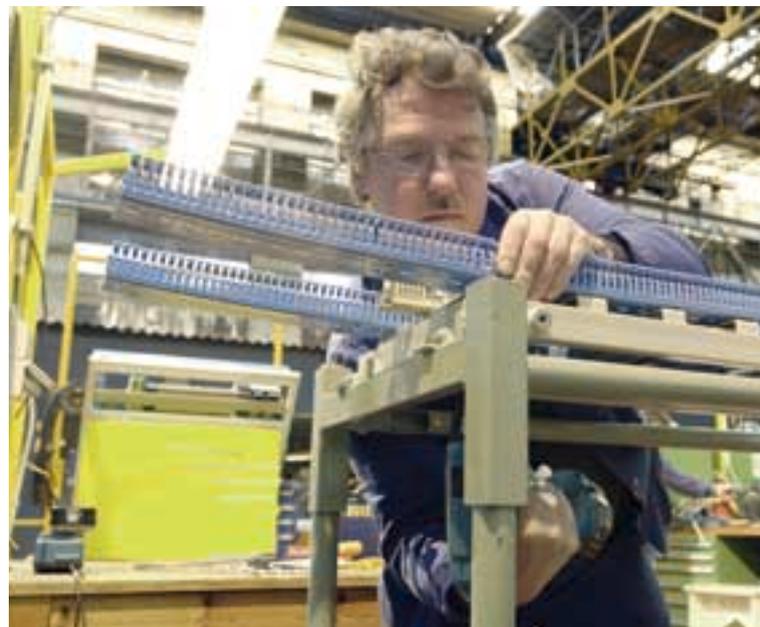
La campagne en deux mots

En juin, des annonces ont paru dans le journal Métro. Début septembre, plusieurs quotidiens régionaux de la région anversoise (Zondag, Streekkrant...) ont publié des insertions dans leurs pages, pour ce qui concerne le métier de conducteur de manœuvre. Pour ce métier, ainsi que pour celui de technicien en électromécanique, le formulaire d'inscription est disponible sur le site internet du Groupe SNCB. En effet, celui-ci présente des

informations plus détaillées sur les offres d'emploi proposées. On peut directement y remplir et renvoyer le formulaire nécessaire pour s'inscrire aux tests de sélection. En un coup de clic dans la page d'accueil sur «Le Groupe SNCB recrute». Les formulaires peuvent aussi être obtenus en contactant la Commission Centrale d'Examens au 02 525 35 42 (911/535 42).

Nous rappelons toutefois que la liste des candidatures pour le métier de conducteur de train est momentanément clôturée. Une nouvelle campagne de recrutement pour ce métier aura lieu dans les prochains mois, ainsi que pour les accompagnateurs de train.

A noter encore qu'on peut retrouver sur le site intraweb de H-HR une actualisation permanente de toutes les offres d'emplois disponibles.



Stratégies

Projet SAP

Zoom sur la formation

La formation des utilisateurs débutera mi-novembre. Elle sera un moment clé pour la réussite du projet d'implémentation de SAP.

Les directions Infrastructure & Achats (Infrabel), Matériel (SNCB) et Achats & Logistique (SNCB) utiliseront les solutions informatiques de SAP pour la gestion des stocks, les achats, la préparation et le suivi du travail dans les ateliers centraux. Au 1er mars 2006, 7 sites pilotes travailleront sur SAP : le Magasin central d'Etterbeek et les CLI de Hasselt, Gand et Mons, l'AC Malines, l'AT Kinkempois, le PE Liers et les agents de la direction Achats & Logistique.

A partir de la mi-novembre, 356 utilisateurs travaillant dans les sites pilotes suivront les formations qui sont actuellement préparées par l'équipe de plus de 25 formateurs mise en place. Les formateurs sont des personnes du terrain qui ont une très bonne connaissance des métiers impliqués par le projet. Comme ils l'ont rejoint dès le début, ils ont aussi une très bonne connaissance du système SAP. La plupart des formateurs ont déjà participé aux tests qui leur ont permis de découvrir le système en profondeur. Ils sont assistés par des consultants.

La formation, concrètement

Dans les prochaines semaines, les utilisateurs de SAP des sites pilotes seront personnellement informés par lettre des dates de formation. Celles-ci auront lieu à Bruxelles, Kinkempois ou Malines. Les salles de cours seront équipées d'ordinateurs. Chaque 'élève' disposera de sien



Une équipe de plus de 25 formateurs accompagne les quelque 356 utilisateurs des sites pilotes

pour s'exercer dans le maniement de SAP. Les formations sont constituées de démonstrations, puis d'exercices pratiques permettant à chacun de s'exercer dans le système.

Des documents de formation seront remis en début de cours et publiés sur IntraWeb. Pour ceux qui ne manient pas facilement un ordinateur, un écolage spécial sera prévu.

En-dehors des cours, les utilisateurs pourront s'entraîner dans un environnement de formation mis à leur disposition. Tous les utilisateurs y auront accès et pourront s'entraîner sans avoir peur de commettre des erreurs, car ce sera un environnement spécialement destiné à leur instruction.

Lors du démarrage de SAP en mars 2006, des utilisateurs-clés seront présents dans les sites pilotes pour aider les utilisateurs en difficulté. Ils seront secondés par les spécialistes du SAP Competence Center de H-ICT.

Vous avez des questions ?

Email : sapinfo@b-holding.be

Codes-barres et scanners pour mieux gérer la logistique

L'atelier de Malines est un des sites pilotes d'implémentation de SAP. Cette application qui y sera couplée au système dit "track & trace" mis en place depuis 2001, permettra d'améliorer la gestion de la logistique

Dès mars 2006, le magasin de l'Atelier Central de Malines utilisera SAP. Ce magasin occupe deux grands bâtiments d'une superficie totale de 25.000 m² remplis de milliers de pièces de toutes tailles. Il livre quelque 200 clients, dans les différents ateliers et services de la société. SAP y sera couplé à un autre système performant avec des scanners portatifs et des codes-barres, mis en place en 2001.

Scanners et code-barres

Ce système facilite la tâche des équipes chargées des opérations logistiques: que les agents du magasin fassent l'inventaire, recherchent dans le stock et préparent les pièces commandées, chargent dans les camions ou livrent chez le client, ils n'ont plus de formulaires à remplir ou de données à encoder manuellement dans l'ordinateur: il leur suffit de scanner des codes-barres. Les données recueillies par les scanners sont transmises à l'ordinateur central qui les traite et peut déterminer ainsi jour après jour où en est le traitement des commandes et l'état du stock. Avantages : gains de temps, confort d'utilisation, réduction du nombre d'erreurs d'encodage, transparence du stock et du magasin.

Avec SAP

L'application qui actuellement gère le magasin, le A202, sera remplacé en mars 2006 par le



système SAP, auquel sera couplée une nouvelle application track & trace qui gèrera toutes les informations concernant le traitement des livraisons et des commandes, tâches que SAP ne peut réaliser à ce niveau de détails. Actuellement, les données contenues dans les scanners sont transmises à l'ordinateur central lorsque les scanners sont posés sur leur socle dans la journée ou le soir. Lorsque SAP sera opérationnel, la transmission se fera en temps réel tout au long du jour via des antennes réparties dans les hangars du magasin. Ce réseau sans fil (WIFI) est réalisé par Telecom (H-ICT). Le nouveau système track & trace sera livré et implémenté sur base d'un cahier de charges rédigé par un groupe de travail, constitué d'agents de l'AC Malines, de H-ICT et du Centre de Compétences SAP.

ISO 9001 et ISO 14001

Le magasin de l'AC Malines se prépare à être certifié ISO 9001 (qualité) et ISO 14001 (environnement). L'implémentation de SAP et le recours aux codes-barres et aux scanners seront des outils précieux qui permettront d'offrir aux clients le service de qualité demandé et de livrer les pièces commandées dans un délai court. Le défi est important : les clients passent au magasin de Malines jusqu'à 300.000 commandes par an...



Couplé à SAP, le système de scanners portatifs améliorera la gestion du magasin de l'atelier de Malines

Stratégies |

| Client |

Plan IC/IR en plusieurs étapes

Une offre renouvelée va être proposée et introduite en plusieurs étapes afin que le client puisse profiter au plus vite des nombreux travaux d'infrastructure.



| Grâce au diabolos de Zaventem, les Louvanistes auront bientôt une liaison directe avec l'aéroport

A l'origine, l'objectif était d'introduire un tout nouveau plan de transport en décembre 2006. Ce plan devait contenir une nouvelle offre, liée notamment aux travaux d'infrastructure pour la jonction nord-sud à Anvers, la mise à quatre voies de la ligne Louvain-Bruxelles et la courbe de raccordement de Louvain.

Travaux d'infrastructure et matériel roulant disponible

Mais l'échéance de 2006 pour l'introduction du plan complet n'est pas réaliste: certains travaux d'infrastructure ne seront pas terminés à temps et le matériel commandé, les voitures M6 et les rames V250, n'aura sans doute pas été livré complètement, réduisant ainsi la marge de manœuvre pour une extension de la capacité. Nous avons le choix: reporter l'ensemble du plan à une date ultérieure, quand toute l'infrastructure et le nouveau matériel seront disponibles, soit travailler en plusieurs phases. Nous avons opté pour la seconde solution: dès que les travaux seront terminés en un point du réseau, le voyageur bénéficiera le plus rapidement

possible d'une infrastructure améliorée et d'un confort accru.

Quest-ce que cela signifie concrètement ?

En décembre 2005, la courbe de Nossegem sera terminée, et une relation rapide sera assurée entre l'aéroport de Zaventem et Louvain (directement) et continuera vers Liège, Hasselt et d'autres villes de l'est du pays (avec correspondance à Louvain). En décembre 2006, la courbe de Louvain (vers Aarschot) sera terminée, ce qui permettra aux trains de la liaison entre Hasselt et Bruxelles de ne plus devoir passer par Louvain. Les quatre voies de la ligne 36 Louvain-Bruxelles seront disponibles aux heures de pointe, mais les voies rapides ne pourront pas encore être empruntées à 200 km/h. Dans la jonction nord-sud d'Anvers, le niveau 2 sera terminé; les voyageurs de la ligne 12 Roosendaal/Essen pourront donc regagner Anvers plus rapidement, et les trains Benelux et Thalys pourront à nouveau faire arrêt à Anvers-Central. Une seconde voie sera aménagée en gare de Tienen, ce qui permettra le croisement des trains, et une relation complémentaire Turnhout-Anvers

pourra être envisagée.

En décembre 2007, la LGV 4 Anvers-Amsterdam (via Noorderkempen) entrera en service, et un certain nombre de rames V250 qui assureront les relations Bruxelles-Amsterdam et Bruxelles-La Haye, auront en principe déjà été livrées.

Finalement, ces rames remplaceront les trains Benelux actuels.

Il subsiste néanmoins une légère incertitude quant à la date exacte de la mise en service du niveau 2 à Anvers et au délai de livraison des rames V250.

Autres perspectives d'avenir

Fin 2008, toutes les voitures M6 et rames V250 auront normalement été livrées. La jonction nord-sud d'Anvers et la ligne 36 Louvain-Bruxelles seront entièrement opérationnelles. Un certain nombre d'extensions de l'offre sont prévues, telles qu'une nouvelle relation Liège-Bruxelles via la LGV 2, une relation cadencée Hasselt-Bruxelles via la courbe de Louvain et un éventuel accroissement de la fréquence sur les lignes Namur-Bruxelles et Gand-Bruxelles.

Le concept City Proxy sera également introduit progressivement (en fonction de l'avancement des travaux sur les lignes concernées): 2 trains

omnibus par heure sur toutes les lignes de pénétration à destination de Bruxelles et Anvers, d'une part, ainsi que deux trains omnibus par heure aux heures de pointe et 1 train omnibus par heure aux heures creuses sur les lignes de pénétration à destination de Gand, Liège et Charleroi, d'autre part.

D'ici fin 2012, la mise à quatre voies des lignes 50 Denderleeuw-Bruxelles, 124 Nivelles-Bruxelles et 161 Ottignies-Bruxelles devrait être terminée.

Cependant, ces travaux engendreront des perturbations dans la période 2006-2012.

Durant la période 2008-2012, des améliorations importantes du service des trains devraient être possibles grâce notamment à la mise en service du tunnel Schuman-Josaphat (desserte de l'est de Bruxelles et le RER) et au Diabolo (désenclavement de l'aéroport avec des relations directes dans toutes les directions).

La mise en oeuvre de ces plans peut être modifiée en fonction des moyens disponibles.

L'objectif de tous ces travaux d'infrastructure et du nouveau plan de transport est de créer une offre à orientation clientèle afin d'augmenter sensiblement le volume de voyageurs à l'horizon 2012.

Un accueil spécial pour les enfants de Tchernobyl

Organisés par l'ASBL «Les enfants de Tchernobyl», fondée en 1990, des séjours de santé permettent à des enfants âgés de 8 à 16 ans de quitter pour un mois leur environnement toujours contaminé. Hébergés dans des familles d'accueil belges, ils vivent aussi une expérience humaine très enrichissante, tout comme leurs hôtes d'ailleurs.

Ces 1er et 30 juillet, 333 enfants en provenance de Biélorussie ont débuté leurs vacances en Belgique par une petite attention spéciale en gare de Bruxelles-Midi ! Cette année encore, la SNCB a en effet tenu à leur offrir un petit déjeuner à leur arrivée en train. Un premier échange privilégié avec les familles d'accueil et les organisateurs, et un moment sympa pour nos collègues !



Stratégies

Contribution à l'environnement

Toutes nos énergies au service des économies...

Le Groupe SNCB est l'un des signataires de l'accord ratifié le 13 juillet sur les économies d'énergie à réaliser au sein des entreprises publiques, dans la foulée des objectifs du Protocole de Kyoto. Le point sur nos actions.

Le Groupe SNCB, la Poste, Belgacom et la Loterie Nationale s'engagent à réduire la consommation en énergie de leurs bâtiments, ateliers et installations, et de leur parc automobile, de 7,5 % pour la période 2008-2012 (à comparer avec 2005). Et ce dans le cadre d'un accord signé avec Johan Vande Lanotte, Ministre des Entreprises publiques et Els Van Weert, Secrétaire d'Etat au Développement durable. Pour rappel, dans le cadre de Kyoto, notre pays s'est engagé à réduire les émissions des gaz à effet de serre de 7,5 % à la même échéance.

Salée, la facture !

A la clé, il y a un gain sur le plan environnemental (notamment en favorisant l'efficacité énergétique), mais aussi et surtout sur le plan économique, en optimisant la facture énergétique. Dans le Groupe, les énergies concernées sont multiples: électricité (majorité d'électricité de traction), gaz, gasoil, diesel... En 2004, la facture totale s'est élevée à 116 millions d'euros, avec une augmentation de 15,2 % de 2003 à 2005 pour la consommation d'électricité de traction. Mais le Groupe n'a pas attendu ce constat pour agir !

Action !

Pour intensifier les économies d'énergie, le Groupe cible plusieurs actions. Un audit énergétique sera réalisé tout prochainement dans les ateliers de Malines et de Bascoup, dans des bâtiments administratifs tels que l'Atrium et le complexe France-Bara à Bruxelles, ainsi que dans les sites des gares de Gand-Saint-Pierre, de Roulers et d'Arlon. Ce projet-pilote vise à y mesurer en détail les consommations des différentes sources d'énergie, aux heures creuses et de pointe, d'y développer des indicateurs d'efficacité énergétique et de cibler les investissements récupérables dans une période

de 3 à 5 ans permettant d'accroître l'efficacité énergétique. Dans les gares, des collaborateurs pourraient être spécifiquement affectés à la gestion de l'utilisation « économe » de l'énergie. Par ailleurs, le Groupe collaborera dorénavant avec l'organisme VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) pour optimiser la gestion environnementale du parc automobile. Des études et actions sont également menées dans le domaine de la traction.

Equipements ad hoc

Une meilleure maîtrise de la consommation d'énergie passe par l'installation d'équipements adaptés. Des investissements prioritaires sont prévus pour l'éclairage, la gestion du chauffage, le renouvellement de chaudières, la climatisation, l'isolation etc. Dans les bureaux du complexe France-Bara, la puissance du nouvel éclairage installé a été réduite de 66 %, avec à la clé une



Stratégies

économie d'énergie et des investissements récupérés en moins de trois ans !
Autre exemple: l'installation de stores spéciaux permet de reléguer 95 % de la chaleur à l'extérieur, diminuant ainsi l'utilisation de la climatisation ...

Une sensibilisation 'citoyenne' !

Par ailleurs, pour atteindre ces objectifs, chacun d'entre nous peut valablement contribuer à économiser l'énergie au travail. On serait surpris des économies qui pourraient ainsi être réalisées. Il faut savoir, par exemple, qu'en laissant son PC ou les lampes allumées pendant la nuit, on consomme autant que pendant la journée ! On doit agir ! Avec des gestes simples. Dans les prochaines éditions, nous vous donnerons des tuyaux indispensables !



WMS

L'atelier de Gentbrugge innove

L'atelier d'entretien des wagons de Gentbrugge a développé, en collaboration avec seaRail et la firme Bolenz&Schaëffer un système d'ouverture des portes des wagons unique en Europe.

Les wagons utilisés au transport de houille d'Anvers vers Creutzwald en Lorraine, de type Fals type 1000 F9, avaient aux yeux des clients un gros défaut : le mécanisme d'ouverture manuel exigeait beaucoup d'efforts lors du déchargement.

L'atelier de Gentbrugge a donc cherché à faciliter les opérations de manutention. Les



La commande à distance permet une ouverture facile des wagons à décharger



wagons ne vont pas seulement être équipés des systèmes d'ouverture hydrauliques créés il y a quelques années par Gentbrugge pour d'autres wagons, de type 6006 B 0, spécialisés dans le transport de zinc. Ils seront également munis d'équipements électroniques avec commande à distance très faciles à utiliser. Au total 150 wagons vont être progressivement équipés du système.

Par ailleurs, les Fals type 1000 F 9 vont être dotés de nouveaux bogies pour permettre des charges de 22,5 tonnes par essieu, au lieu de 20 tonnes actuellement.

Forum

Nos clients s'expriment

Rien que du Youpie, pour l'été

Un choix volontaire de la rédaction, pas pour vous donner à croire que tout baigne, mais parce que de temps en temps, ça fait du bien...

Tellement sympathique...

Lors de mes examens, j'ai eu des retards énormes entre Anvers et Louvain pratiquement à chaque trajet. J'avais l'intention d'écrire une lettre de plainte, mais aujourd'hui le contrôleur (du train Aarschot-Louvain, 13 h 48) était tellement sympathique, amical et serviable que j'y ai renoncé et ai décidé d'envoyer un mail pour le remercier de l'agréable voyage qui s'est d'ailleurs terminé parfaitement à l'heure.

Amicalement,
Margaux Nauwelaerts

Un rare dévouement !

Une lettre de félicitations et de remerciements, que nous transmet la Direction Voyageurs. Un retour de vacances «heureux» pour des personnes qui rentraient de vacances par Zaventem (NDLR).

S'il est coutumier de critiquer les dirigeants et le personnel de la SNCB suite aux grèves et retards, il faut également faire part lorsque un fait favorable est à mettre à l'actif de cette société et surtout des membres de son personnel. (...)

Lors du passage du garde train nous l'avons sollicité pour connaître l'endroit et l'heure de notre correspondance.

Celui-ci, un homme de couleur dont nous ne connaissons malheureusement pas le nom, a fait preuve d'éducation, de gentillesse, de dévouement à mettre en exemple.

Après qu'il eut assuré la vérification qui lui incombe, il est venu nous renseigner sur l'endroit, l'heure de notre correspondance en s'excusant que notre train arrivait à Bruxelles-Midi à 13 h 34 alors que le départ de l'autre était à 13 h 32, donc trop tard.

Arrivés à Bruxelles-Midi, le garde entend au micro que le train qui nous concerne entre en gare. Sans perdre un seul instant il nous prévient, prend plusieurs de nos bagages portés par mon épouse, indique Voie 7 et en courant nous permet de pouvoir prendre ce train.

Ce geste d'un rare dévouement est à mettre en évidence et honore cet agent et sa profession. Les mots sont trop faibles pour le remercier. (...)

R. Leleu

Avec les salutations de Mia

Jeudi 23 juin 2005: le trafic ferroviaire de et vers Bruges est perturbé par une rupture de caténaires. Deborah, ma fille, qui est malvoyante pour plus de 80 %, se rend, comme d'habitude, vers la gare pour y demander un accompagnement. Là, elle apprend de Patrick





Forum suite

(au bureau d'information) qu'il y a des difficultés avec les trains. Patrick me contacte alors sur mon GSM et m'explique la situation. A ce moment-là, je me dirige avec un collègue vers Bruxelles-Midi où je dois prendre un train pour Ostende. Avec Patrick, nous convenons qu'il prendra Deborah en charge jusqu'à ce que je sache jusqu'où je pourrai voyager venant de Bruxelles. Toutes les 10 minutes, Patrick me recontacte pour me tenir informée et me demander où je me trouve à ce moment. Entre-temps, il rassure Deborah, lui montrant qu'on se préoccupe de sa situation. A 19h15, nous arrivons enfin à Bruges. Deborah nous attend dans le bureau d'information. Nous faisons connaissance avec Patrick, l'ange gardien de Deborah. Car si elle n'avait pas obtenu son aide, oui, elle aurait été tout simplement livrée à elle-même.

Donc, Patrick, merci mille fois pour ce que vous avez fait pour Deborah et moi-même. Deborah

m'a dit que l'un ou l'autre voyageur vous avait insulté. C'est vraiment dommage. Je pense que vous avez mérité d'être mis à l'honneur. Car vous avez été toujours disponible pour Deborah, avec une humeur riieuse. C'est ce genre de petits riens qui font beaucoup de bien à Deborah. Elle ressent alors le sentiment d'être acceptée, malgré son handicap. Mais je veux aussi remercier les gens de Aalter et Bruges, qui aident chaque jour Deborah à prendre le bon train, et ce toujours en entretenant avec elle une bonne dose d'humour. Vous êtes véritablement un soutien pour elle. Vous lui rendez la vie bien plus agréable.

J'espère que ceci parviendra aux personnes concernées et qu'elles seront récompensées pour leurs prestations.

Avec mes meilleures salutations,

Mia (une collègue du Holding)

Communication

Le riverain est leur interlocuteur quotidien

Un projet tel que le TGV nécessite une attention ciblée vers les riverains. A Infrabel, Frédéric Petit et Carlos Lopez Garcinuno ont pour tâche quotidienne de les informer et les écouter. Et ce n'est qu'une partie de leurs nombreuses missions de «communicateur de chantier».

Frédéric suit, depuis 1999, les travaux de la Jonction Nord-Sud anversoise, la LGV Nord et les projets d'Infrabel dans le district (Diabolo, Port d'Anvers). Carlos a pour terrain d'action, depuis 4 ans, les cinq chantiers situés entre les Guillemins et la frontière allemande, dont le Tunnel de Soumagne.

Un travail diversifié

Ils travaillent avec l'équipe dont ils font partie (le service qui développe la communication des projets d'infrastructure). Et globalement, leurs missions sont les mêmes. Frédéric gère l'Info Centrum à Anvers-Central et le QG de Carlos est au Tunnel de Soumagne. Frédéric: «L'Info Centrum est ouvert 3 demi-jours par



Carlos: "... on n'est pas ingénieur mais presque !"

Ici & ailleurs

semaine et aussi sur rendez-vous. J'y reçois, outre les riverains, des étudiants, des ingénieurs, des architectes, des responsables communaux». Mais ils gèrent aussi les sessions d'information dans les communes, la diffusion d'infos-chantier et de brochures (comme le Noord-Zuidkrant), les contacts personnalisés avec les riverains et les visites de chantier. Carlos: «J'ai parfois organisé plus d'une visite par jour. On a vu défiler des visiteurs d'Australie, du Brésil, d'Afrique du Sud, curieux de nos prouesses techniques».

Les contacts avec les riverains

Frédéric et Carlos sont les points de contact des riverains et leur relais auprès des fonctionnaires dirigeants, des services juridiques, des entrepreneurs avec qui ils sont en contact permanent. Carlos: «Un comité d'accompagnement est prévu par chantier, avec les responsables communaux et des représentants de riverains. C'est l'occasion pour eux de nous faire part de leurs doléances. Nous leur proposons des solutions et faisons le point sur les travaux». Les principales questions des riverains ? Frédéric en parle: «Le début du chantier est le plus difficile à gérer: on parle bruit, poussière, vibrations, camions, déviations de circulation... Nous devons maîtriser parfaitement le sujet, vulgariser les techniques, on n'est pas ingénieur mais presque !» Carlos poursuit: «Je gère environ 300 dossiers de plaintes pour fissures. L'ingénieur ne pouvait plus suivre et je suis allé moi-même prendre des photos chez les gens».

Gagner la confiance

A les écouter, ils adorent leur travail, pour les contacts humains. Frédéric évoque les 30.000 personnes concernées de près ou de loin, d'Anvers-Berchem à Anvers-Luchtbal... et les dizaines de mails et d'appels téléphoniques qu'il traite chaque jour. Carlos parle de 2.000 personnes rien que pour le Tunnel de Soumagne et des 300 heures de communication gsm par an... Ils parlent de la bonne dose de psychologie à avoir, du côté gratifiant de leurs contacts. Frédéric: «On se sent utile quand on peut aider les gens concrètement et on en ressent tout de suite l'effet positif». Au cours du chantier, les relations avec les riverains évoluent. Après les



■ Frédéric: de l'info centrum aux riverains en passant par le chantier, il est partout

plaintes, les revendications parfois uniquement financières, suit une certaine accalmie. La confiance se gagne tous les jours au fil de l'information donnée ou des solutions apportées, parfois dans un contexte où le dialogue n'est pas facile...

Mission accomplie

Frédéric précise: «Au début, les riverains ne voient que l'aspect 'TGV' du projet. Après, ils sont conscients que 70 % du trafic de la Jonction Nord-Sud concerne le trafic intérieur». Carlos renchérit: «Au départ, ils sont opposés au projet, puis ils s'habituent, enfin, ils en deviennent fiers».

C'est plutôt bon signe, cela signifie qu'ils ont bien fait leur boulot. La boucle est bouclée ! Frédéric et Carlos figurent, avec les responsables impliqués dans ces projets, parmi les artisans de l'acceptation et de la valorisation de grands dossiers Infrastructure du Groupe.



■ Communication de crise ■

Le pourquoi et le comment des exercices catastrophe

Vendredi soir, 23h30: entre Puurs et Saint-Nicolas, un train spécial ramène des voyageurs d'une excursion en Ardenne. A Bornem, un camion-citerne est arrêté devant les barrières fermées du passage à niveau Vitsdam. Une voiture venant de la direction opposée slalome entre les barrières fermées. Le train percute la voiture, qui est projetée contre le camion-citerne rempli de substances dangereuses. Les quatre jeunes passagers de la voiture sont grièvement blessés. Le conducteur du camion, coincé dans son véhicule, est lui aussi blessé, de même que plusieurs voyageurs du train. Le camion citerne est sérieusement endommagé. Le volet médical du plan catastrophe est déclenché.



■ L'évacuation des victimes pendant l'exercice de Bornem

Heureusement, ce tragique fait divers est fictif. Il s'agit du scénario de l'exercice catastrophe organisé le 3 juin à Bornem. L'occasion pour Connect d'échanger quelques mots avec Guido Ardeel, du service Communication d'Infrabel et qui est depuis plusieurs années déjà un spécialiste en gestion de crise.

Tester les plans d'urgence dans la pratique

Guido: «L'exercice a eu lieu à la demande des corps de pompiers de la région. D'autres

services de secours comme la centrale 100, les équipes du SMUR, la police et la Croix Rouge y ont participé.» Le but de cet exercice non annoncé était de tester dans la pratique plusieurs facettes de la phase 2 du plan catastrophe communal, en particulier la disponibilité des équipes de secours, la collaboration entre les différents services et disciplines, et les relations avec les médias. Guido: «Le Groupe SNCB collabore volontiers à de tels exercices. Cela nous permet de tester

Nous

diverses procédures d'alerte du plan OS (plan de secours en cas d'accidents) ainsi que la communication et la coordination avec les services de secours sur le terrain.» 2 à 3 fois par an, un exercice a lieu au niveau communal, provincial, voire international. Généralement, la demande émane d'un corps ou d'une zone de pompiers, ou d'un autre service de secours.

«Pour eux, le domaine ferroviaire est particulièrement riche en enseignements par ses nombreux aspects liés à la sécurité, aux procédures et à la communication. Le service de secours demandeur écrit le scénario de base. Nous veillons à ce qu'il soit réaliste et réalisable. Le récit de l'exercice organisé à Bornem est certes fictif, mais ce type d'accidents à des passages à niveau n'est pas exceptionnel. Nous pensons notamment à l'accident survenu à Diepenbeek il y a quelques mois, qui a coûté la vie à 5 jeunes. Nous veillons à ce que le scénario ne porte pas atteinte à l'image de la SNCB. Nous recherchons également un emplacement approprié, où la circulation normale des trains ne sera pas perturbée et où les personnes doivent être évacuées au départ d'endroits difficilement accessibles. Souvent, on met en scène des scénarios impliquant des marchandises dangereuses, de vrais scénarios «worst case».

L'expérience est mise à profit pour faire intervenir tous les services de secours et permettre aux autorités de tester leur cellule de coordination ou leur centre de crise communal ou provincial.

Les différentes phases d'un plan catastrophe

«Lors d'un accident classique, par exemple à un passage à niveau, aucune phase du plan catastrophe n'est déclenchée. On en déclenche une quand il s'agit d'un accident qui a de graves conséquences humaines et/ou environnementales et pour lequel plusieurs services de secours sont mobilisés. En fonction de la gravité de la situation, la responsabilité sur place relève d'une autre autorité:

- **phase 1:** le commandant des pompiers
- **phase 2:** le bourgmestre (commune)
- **phase 3:** le gouverneur (province)
- **phase 4:** le Ministre de l'Intérieur

C'est le commandant des pompiers sur place qui évalue la situation et détermine la phase du plan catastrophe. Guido: «Mais il faut parfois changer de phase. Par exemple, un accident impliquant des substances dangereuses correspond dans un premier temps à une phase 2, mais les dégâts risquent d'entraîner une explosion; il faut donc évacuer une vaste zone et l'intervention de plusieurs services de secours s'avère nécessaire. C'est alors la phase 3 qui est déclenchée».

Des cheminots à tous les niveaux

Lors d'une catastrophe ferroviaire, des représentants des chemins de fer sont actifs à tous les niveaux, tant sur le terrain qu'en coulisses. Guido: «Pour les opérations au poste de commandement, où les services de secours sont coordonnés sur le terrain, le manager de région joue un rôle crucial. Le dernier exercice a montré que nos managers de région sont extrêmement bien préparés à cette tâche. Dans la cellule de coordination ou de crise, au sein de laquelle toutes les autorités déterminent la stratégie de crise, le directeur de district représente le Groupe SNCB».

Après un exercice, tous les aspects sont étudiés en détail avec tous les services concernés. Guido: «L'exercice fait également l'objet d'une évaluation au niveau des chemins de fer. Nous pouvons ainsi adapter notre plan OS si nécessaire. Bien entendu, nous espérons ne jamais avoir à appliquer ce plan, mais même en étant bien préparés, il peut toujours y avoir un grain de sable dans la mécanique».



Guido Ardeel (à droite) en plein exercice

| Accès Réseau |

Comment le personnel des entreprises ferroviaires est-il homologué ?

Conducteurs et accompagnateurs des entreprises ferroviaires (EF) doivent disposer d'un brevet accordé par le gestionnaire de l'infrastructure. Chez Infrabel, c'est le bureau I-AR.041 qui est chargé de l'octroi du brevet d'aptitude à la conduite et à l'escorte.

En vertu des Directives européennes, les EF doivent disposer d'une série d'autorisations avant de pouvoir faire circuler leurs trains sur l'infrastructure ferroviaire belge. Elles doivent d'abord détenir une licence d'entreprise ferroviaire et un certificat de sécurité, délivrés en Belgique par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports (SPF MT). Pour que le certificat puisse être décerné, le SPF MT doit recevoir du gestionnaire d'infrastructure, Infrabel, une attestation d'aptitude tant pour le personnel que pour le matériel roulant de l'EF demanderesse.

Au sein de la Direction Accès Réseau d'Infrabel, c'est le bureau I-AR.041 qui a pour tâche de décerner les attestations d'aptitude, en matière de personnel.

Brevet d'aptitude du personnel de conduite

Bernard Souris, qui dirige ce bureau, explique: "Nous avons en réalité 6 grandes missions. La première consiste en la délivrance de brevets d'aptitude à la conduite des trains. Avant de se voir décerner un brevet

d'aptitude, le candidat doit avoir réussi une épreuve de certification où l'on vérifie ses connaissances professionnelles et linguistiques». Les compétences professionnelles exigées sont bien sûr différentes selon que le candidat désire être conducteur de ligne, de manoeuvre, de travaux, de raccordement, etc. Le candidat à l'obtention d'un brevet d'aptitude à la conduite doit aussi disposer d'une attestation d'aptitude psycho-médicale délivrée par un organisme reconnu de

Médecine du Travail disposant d'une expérience dans le secteur ferroviaire. Actuellement, seul CPS est officiellement reconnu. A ce jour, quelque 7.500 conducteurs disposent d'un brevet en cours de validité. Il s'agit notamment des conducteurs des diverses Directions de l'EF SNCB et de leurs "auxiliaires" (les EF "historiques" des pays limitrophes pour la Direction Trains, les firmes privées raccordées et des EF étrangères du secteur des marchandises pour B-Cargo, etc.).

| Brevet d'aptitude à la conduite

Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge		HOMOLOGATION DU PERSONNEL - BUREAU I-AR.041 RUE BARA, 109 - 1070 BRUXELLES - BELGIQUE	
Code	Catégorie	Scéau	
A	Conducteur de raccordement (gare)	☐	
B	Conducteur d'engins-train de travail exclusivement sur voies mises IS	☐	
C	Conducteur d'engins-train de travail	☐	
D	Conducteur de manoeuvre	☐	
F	Conducteur de train	☐	
Code	Lignes ou tronçons autorisés avec dispositions particulières	Scéau	
S	Echassement sur tronçons frontaux	☐	
T	Ligne O jonction Nord-Midi	☐	
W	Ligne 36 tronçon Am-Liège	☐	
X	Lignes signalisées avec TVM 450	☐	
Y	Lignes signalisées avec TBL 2/3	☐	
Type(s) service : AUTO / E / HKM / HKV / TGV / Z			
Territoire(s) parcouru(s) : FR / NL / FR+NL / NL+FR			

Talents



D'autres conducteurs certifiés appartiennent à la Direction Infrastructure et Achats d'Infrabel.

Enfin, les conducteurs des chemins de fer touristiques comme le PFT sont aussi certifiés, ou encore ceux de l'entreprise DLC, première EF privée à avoir circulé sur l'infrastructure ferroviaire belge.

Ces conducteurs disposent d'un brevet d'aptitude à la conduite valable pour une durée de 3 ans, au terme de laquelle les compétences professionnelles, linguistiques et psycho médicales doivent être réexaminées. *"Le brevet d'aptitude à la conduite n'est valable qu'accompagné de 2 annexes portant sur la connaissance de ligne et la connaissance du matériel roulant"*, précise encore Bernard Souris.

Brevet d'aptitude des accompagnateurs

"Nous délivrons également des brevets d'aptitude au personnel d'escorte de toute entreprise ferroviaire belge" poursuit Bernard Souris.

Par personnel d'escorte, on entend bien entendu le personnel d'escorte et d'accompagnement des trains de voyageurs circulant sur l'infrastructure ferroviaire belge, mais aussi le personnel d'escorte des trains de marchandises, c'est-à-dire les trains de travaux mis en oeuvre par la Direction Infrastructure & Achats d'Infrabel et ses auxiliaires. Ici aussi, le brevet d'aptitude n'est délivré qu'après réussite par le candidat d'une épreuve de certification destinée à vérifier ses connaissances professionnelles et linguistiques. L'attestation d'aptitude psycho médicale est également requise. Comme pour les conducteurs, la vérification des aptitudes psycho médicales du personnel d'escorte est effectuée par CPS, seul organisme actuellement reconnu. A ce jour, 4.500 personnes disposent d'un brevet d'escorte en cours de validité.

Autres missions

Le bureau I-AR.041 a également pour tâche d'étudier les dossiers présentés à Infrabel par les EF pour l'obtention de l'attestation d'aptitude en matière de personnel dans le cadre de l'obtention du certificat de sécurité. *"Nous devons vérifier que leur organisation interne respecte les dispositions des chapitres 2 et 3 du Cahier des charges du personnel de l'utilisateur de l'infrastructure et de ses auxiliaires (RGUIF 3.1.1.). Nous analysons par exemple la maîtrise des risques, la*

structure de l'entreprise, les fonctions de sécurité sollicitées – conduite, factage, escorte, manoeuvre, visite technique du matériel, etc. –, les dispositifs médicaux et psychologiques dans l'entreprise, les procédures de recrutement, l'organisation de la formation du personnel et le processus pédagogique, la gestion des compétences, le régime des prestations, l'utilisation faite du retour d'expérience, la description des audits internes menés dans l'entreprise, etc.",

explique Bernard Souris. Suite à l'étude de leur dossier, plusieurs EF ont obtenu leur attestation d'aptitude en matière de personnel: la SNCB (2001), DLC (2002), SNCF Fret (avril 2005), Railion Nederland (avril 2005), Rail4Chem (juillet 2005) et enfin TrainSport SA (août 2005).

Le bureau I-AR.041 assure aussi des missions d'audit et de contrôle, avec la collaboration de 450 agents d'Infrabel dans les régions qui contrôlent les personnels de conduite et d'escorte des trains.

Le bureau effectue aussi une surveillance générale de la sécurité du trafic: sur base des rapports d'accidents d'exploitation (RAE), par exemple, il vérifie que le brevet d'aptitude a bien été retiré comme cela doit être fait après toute faute contre la sécurité.

Enfin, le bureau I-AR.041 est responsable de l'élaboration et de l'adaptation du RGUIF3.1.1 en fonction des évolutions de la législation.

Infrabel décerne les premiers brevets d'aptitude aux accompagnateurs

L'Europe a établi une séparation stricte entre le gestionnaire de l'infrastructure et les opérateurs de transport. Conséquence directe: c'est la Direction Accès au Réseau d'Infrabel qui certifie les accompagnateurs de trains et non la Direction Voyageurs, à laquelle ils appartiennent.

Depuis 1998, c'est le service VG.101 qui délivrait les brevets d'aptitude, établissait le plan de formation et organisait les conférences annuelles pour accompagnateurs de trains. Depuis 2000, VG.112 intervenait dans le volet qualité et sécurité de ces brevets.

Infrabel prend le relais

Un arrêté Royal du 17 novembre 2003 spécifie que désormais, c'est le gestionnaire d'infrastructure Infrabel qui doit décerner ces brevets et non plus la Direction Voyageurs, intégrée à l'opérateur de transports. La raison est claire: dès que plusieurs opérateurs de transports sont actifs dans le pays, c'est un organisme indépendant qui doit certifier l'aptitude du personnel.

Des accompagnateurs de la SNCF, de DB Fernverkehr AG, de Thalys Nederland, NS Internationaal, CFL, EUKL, etc. travaillent déjà sur notre territoire. Ces diverses entreprises ferroviaires agissent comme auxiliaires de notre Direction



Tout accompagnateur qui travaille en Belgique doit connaître la réglementation en vigueur chez nous.

Voyageurs, avec laquelle elles ont conclu des accords. Quelque 2.800 accompagnateurs sont employés par la SNCB. S'y ajoutent 8 à 900 accompagnateurs de ces autres entreprises ferroviaires. Des règles transitoires sont d'application jusqu'au 30 juin 2008. A cette date, tout accompagnateur de trains qui parcourt les lignes belges devra détenir un brevet décerné par Infrabel. La gestion du volet qualité et sécurité interne au transporteur restera entre les mains de VG.112 après juin 2008, et ce service est donc l'interlocuteur des cellules accompagnateurs de la SNCB et des autres entreprises.

Un transport sûr pour les voyageurs

L'aptitude des accompagnateurs sera évaluée à des échéances précises. Quand et comment, on ne l'a pas encore défini. Ce qui est certain, c'est qu'il ne s'agira pas d'un examen mais d'une évaluation. Un avis négatif n'entraînera pas de révocation. Actuellement, déjà, le brevet est retiré après le constat d'une faute contre la sécurité. Après enquête, une évaluation médicale, psychologique et technique peut conduire à la restitution du brevet.

Brevet d'aptitude à l'escorte des trains de voyageurs

 GESTIONNAIRE DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE BELGE Brevet N° 7 BAL DOMINIQUE Est reconnue(e) apte à escorter des trains de voyageurs sur le réseau ferroviaire belge Le titulaire est tenu de justifier son identité à toute réquisition	Direction Accès au Réseau Bureau I-AR 041 section 90 Rue Bara 110 - 1070 Bruxelles - Belgique	
	Qualifications Lignes classiques + LGV 2	EF: SNCB FIMZ Date de validité 31/12/2008
Bruxelles, 13/07/2005 Au nom du gestionnaire d'infrastructure Bernard Souris		

Client

Le brevet décerné par Infrabel ne concerne que la sécurité: nos clients doivent être transportés sans le moindre risque, et c'est une importante mission pour les accompagnateurs. L'évaluation a pour but de vérifier que l'accompagnateur a les qualités nécessaires pour garantir la sécurité. Les autres tâches de cette profession, ses aspects commerciaux, ne sont pas prises en compte. Le but n'est pas de vérifier que l'accompagnateur peut s'adresser facilement aux clients mais qu'il est en mesure de communiquer au gestionnaire d'infrastructure, dans la langue de celui-ci, tout problème lié à la sécurité. En Belgique existe une consigne complétée d'un lexique en français et en néerlandais. Ce lexique doit être connu par chaque accompagnateur actif sur le réseau belge, en ce compris les

accompagnateurs hollandais, allemands, anglais, français, etc.

Les accompagnateurs venus des pays voisins reçoivent dans la langue de leur pays d'origine le Manuel de l'Accompagnateur, où figurent toutes les prescriptions de sécurité applicables en Belgique. Une version anglaise existe pour les accompagnateurs d'outre Manche. Ceux-ci doivent en avoir une parfaite connaissance avant de travailler sur le réseau belge.

La détention des brevets est régulièrement contrôlée par des mandataires d'Infrabel. L'accompagnateur doit pouvoir prouver son identité en cas de contrôle.

Comité Consultatif des Usagers

Le Groupe et les Usagers: leurs avis, ses réponses

Les avis du Comité Consultatif des Usagers donnent lieu à des réponses formulées par le Groupe SNCB. Depuis la restructuration, un service a été désigné pour coordonner cette mission, de la collecte des éléments à la rédaction de la réponse, au nom du Groupe.

Depuis avril 2005, la gestion des réponses données aux avis du Comité Consultatif des Usagers (CCU, voir article dans Connect n° 4) est effectuée par un service chargé de la coordination des opérations du Groupe, au sein de SNCB Holding Stratégie et Coordination. Dirk Dewulf, responsable de la division Coordination H-CS.11, et Sofie Christiaens poursuivent un double objectif: traiter avec grande attention les avis rendus par les Usagers et coordonner le processus qui aboutit à la réponse. Les contrats de gestion fraîchement signés reprennent d'ailleurs les obligations du Groupe dans ce domaine.



Nécessaire coordination

Une fois transmis par le Comité (via le Secrétariat Général, à H-CS.11), l'avis est dispatché aux services concernés à Infrabel, à la SNCB ou dans le Holding, suivant le sujet dont il traite. Ces services se chargent alors de fournir les éléments de réponse à H-CS qui rédigera une lettre de réponse, envoyée au CCU via le Secrétariat Général. Si les avis concernent de manière égale soit l'une soit l'autre société, ils impliquent très souvent plusieurs sociétés à la fois. C'est le cas quand un avis traite de l'accueil dans les gares, du système de Light Rail ou de la réouverture d'une ligne, par exemple. D'où cette nécessité de coordonner l'ensemble. Ce processus va même plus loin: par exemple, à la SNCB, le Service Central Clientèle collecte les éléments de réponse qui seront fournis à H-CS.

Une tâche prioritaire

Le processus peut prendre du temps, en fonction de l'ampleur du sujet traité, mais le service coordinateur tente de respecter le plus possible le

délaï d'un mois légalement prévu pour fournir une réponse. H-CS vérifie que la réponse est complète, qu'il n'y a pas de contradictions éventuelles dans les éléments de réponse transmis. Au besoin, il rappelle les services concernés, recoupe les informations. Faisabilité, priorité dans les investissements, budget... sont des éléments déterminants dans la teneur de la réponse. Celle-ci n'est pas toujours celle que le Comité attend. A noter que la réponse mentionne une personne de contact que le Comité pourra alors solliciter s'il le souhaite.

De janvier à mai 2005, plus de 20 avis ont déjà transité par H-CS. Dès réception de l'avis, Sofie Christiaens donne priorité dans son travail à l'enclenchement du processus de réponse. Pour améliorer la communication et tenir le planning, tout est communiqué en interne par mail. Ainsi, le suivi du dossier peut être aisément consulté par le

Secrétariat du Comité, la Direction Stratégie et Coordination, etc.

Des engagements concrets

L'une des tâches essentielles du service H-CS est aussi de vérifier, le cas échéant, si les engagements pris par le Groupe dans la réponse sont effectivement concrétisés sur le terrain.

Selon les sujets, des réunions de travail sont parfois organisées avec le CCU, pour avancer ensemble. Le Groupe fait donc réellement l'effort de considérer avec attention les avis des Usagers. A l'issue d'une étude approfondie prenant en compte tous les aspects, le Groupe tente de répondre de la manière la plus concrète possible au Comité, en rencontrant ... ou non ses attentes. Mais toujours dans un esprit d'ouverture et avec la volonté d'améliorer, autant que faire se peut, ses services aux clients.

Liège-Guillemins

Les opérations de poussage des arcs ont débuté

Fin mai, la première section (cinq arcs de béton et les tronçons des deux passerelles sur lesquelles ils s'appuient) de la future voûte en acier de la nouvelle gare de Liège-Guillemins a été poussée au-dessus des quais. Un travail de Titan qui a pris de longues heures pour parvenir à pousser quelque 900 tonnes sur une dizaine de mètres.

A la mi-août, une deuxième opération de poussage a été réalisée. Cette fois, ce sont 10 arcs et les tronçons de passerelles correspondants qui ont été poussés, soit environ 1.800 tonnes. L'espace est maintenant libéré pour assembler une troisième "tranche" longitudinale de la charpente métallique. Prochain poussage: courant octobre. Au total, il y en a 7 de prévus.

Petite explication

D'une largeur de 73 mètres, la future voûte de la gare est constituée de 39 arcs distants les

uns des autres d'un peu moins de 2 mètres. La voûte couvrira environ 200 mètres et culminera à 40 mètres. Son poids: 3 500 tonnes. Construire une nouvelle gare sur un site en exploitation, en essayant de perturber le moins possible le trafic ferroviaire, c'est loin d'être facile.

Il fallait donc rechercher une méthode de montage qui notamment permette une exploitation optimale des voies et des quais. D'où le recours au poussage: le montage des passerelles et des arcs de la voûte est réalisé par tranches de près de 10 mètres de large construites à l'aplomb du premier quai. Chaque tranche doit ensuite être poussée au-dessus de l'infrastructure ferroviaire.

Lorsque 35 arcs auront été poussés, il restera à monter les 4 derniers, directement sur place.



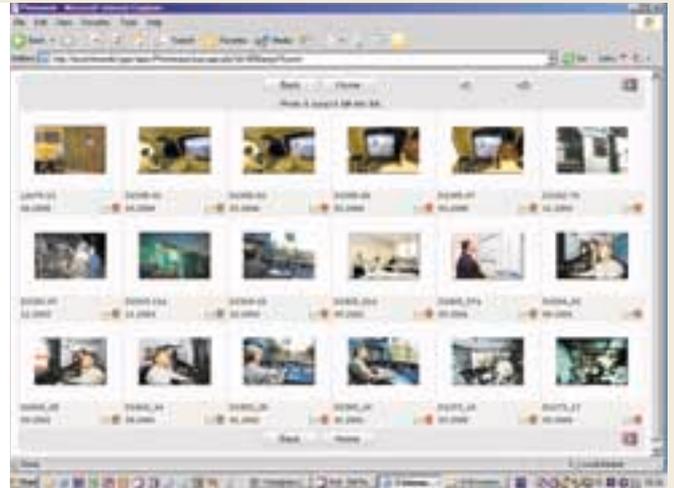
Bloc-notes

Le saviez-vous ?

Photoweb: photos à gogo !

Sur intraweb, depuis avril 2004, vous pouvez consulter 'Photoweb' (*), la banque d'images du Groupe, qui contient des photos de toutes nos activités: trains, gares ou lignes. Sur demande de reportage, nos deux photographes sillonnent le réseau et transmettent leurs clichés à leurs collègues de la photothèque. Des représentants des trois sociétés se réunissent régulièrement pour sélectionner les images qui figureront dans Photoweb. Plus de 5.000 photos sont ainsi classées par thème, par gare, par ligne et par mot-clé. Si vous souhaitez en utiliser pour un slide-show, un dossier technique, intranet, un document... vous pouvez les obtenir en introduisant le bon de commande. Ces photos sont destinées à un usage strictement professionnel. Dans tous les cas, les règles d'utilisation doivent être scrupuleusement respectées. Plus d'infos ?

Contactez Jan (H-AD.123 Archives et Photothèque) au 911/52251.



(*) Sur la page d'accueil d'intraweb, cliquez dans l'intraweb pratique sur informations et puis sur photoweb. Vous y êtes !

Internet

Nouveau look pour www.bcargo.be

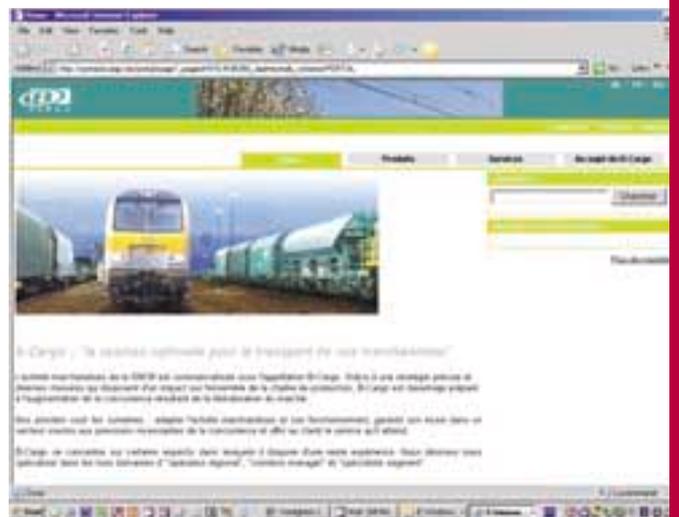
Au mois de mai, vous découvriez le nouveau B-Cargo News, première étape très visible de la refonte de sa communication interne et externe opérée par B-Cargo. Désormais c'est aussi le site Internet qui fait peau neuve.

Depuis la fin juin, le site Internet de B-Cargo arbore de nouveaux habits. Plus précisément, le site offre une information actualisée et est pourvu d'un moteur de recherche, ce qui augmente sensiblement sa convivialité. Le site se décline en quatre langues: français, néerlandais, anglais et allemand.

Dès cet automne, le site offrira des fonctionnalités nouvelles pour les clients. Dans une zone protégée par mot de passe, les entreprises clientes trouveront des informations qui leur seront spécifiquement destinées. Il sera ainsi possible pour chaque client de disposer d'un aperçu clair des différentes étapes du processus de son transport et de savoir qui gère ses intérêts. Le client pourra également remplir la nouvelle lettre de voiture en ligne dans cet environnement sécurisé, et cela en connection directe avec les systèmes informatiques de B-Cargo. Avantage tant pour le client que pour B-Cargo: la vitesse de traitement de

l'information sera améliorée et les risques d'erreur d'encodage seront réduites au minimum. Enfin, la facturation sera elle aussi optimisée.

A terme, dans le courant de 2006, ce site protégé personnalisé offrira d'autres services, comme le suivi des trains en temps réel en Belgique et dans les pays voisins où roulent les locomotives de B-Cargo.



Bloc-notes |



6 jours de «folie» en juillet

La SNCB aux Francofolies, une présence très appréciée !

Pour la 10ème année consécutive, la SNCB était présente aux Francofolies de Spa. Cette grande aventure musicale, du 19 au 24 juillet, a drainé un public follement nombreux et diversifié.

Le stand SNCB à Spa a donc vécu la folie de ces 6 jours, enchaînant les animations, les concours et assurant, bien sûr, sa folle mission d'information au public.

Les cinq trains spéciaux mis en circulation pour la circonstance, démarraient chaque jour de Spa à 2 heures du matin, juste après les derniers concerts, et leur taux d'occupation a atteint les 80 % durant tout le Festival. Un succès fou pour notre société qui se voulait être LE partenaire mobilité de ce festival.

De nombreux artistes connus ou qui le seront demain se sont succédé sur les différentes scènes spadoises. Autant d'éléments pour enflammer un public fou et convaincu. Et, malgré une météo un peu folle sur les bords, l'ambiance et la folie de la musique étaient encore une fois au rendez-vous.

C'est fou !



1.600

C'est le nombre de réponses à notre concours fou de l'été. Et le nombre d'enveloppes délivrées par gros ou petits paquets, chaque jour d'août (merci le factage !) – au maximum, car certains ont groupé leurs envois dans une seule enveloppe, pour un bureau entier ! Il faut dire, pour être complets, que nous n'avons pas retenu les doublons.

Un nom suffisait – et pas 3, 5, 8 – pour que tout le monde ait une chance égale à la sélection. Nous ne l'avons pas précisé dans le règlement, tant cela nous semblait «élémentaire». Et tous comptes faits, 30 seulement des 1.600 participants ont usé de cette astuce...

Une précision, intéressante. L'effectif du Groupe compte 7,4 % de femmes, mais elles ont été globalement 12 % à jouer et la proportion est même de 16 % parmi les francophones !

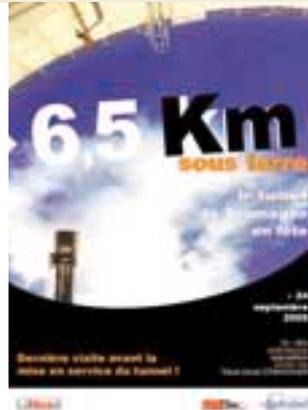
Le sudoku a frappé fort, plus fort que nous l'attendions. Bonne raison pour repasser le plat à l'avenir, même sous la forme d'un autre jeu !

Qui a gagné ? Encore un peu de patience: cette édition est entrée en production avant le 31 août, date de clôture, et nous avons laissé du mou pour que les dernières enveloppes arrivent avant le tirage au sort. Une précision quand-même: il y a très peu de mauvaises réponses. Chapeau !

Bloc-notes |

Tunnel de Soumagne

La fête 6,5 km sous terre !



Le samedi 24 septembre, c'est la fête au Tunnel de Soumagne. De 10 à 18h, les visiteurs pourront parcourir le plus long tunnel ferroviaire du pays pour la dernière fois avant sa mise en service. Demandez le programme: visites à pied ou à vélo (le matin) ou en bus (l'après-midi), expositions, animations... Voyez l'encadré.

Cette fête du tunnel est aussi l'occasion de remercier les riverains pour leur patience durant les travaux. Depuis janvier 2002, des équipes se sont relayées nuit et jour pour percer ce tunnel long de 6.530 mètres. Pour avancer plus vite, il a été creusé sur quatre fronts, à ses extrémités (Vaux-sous-Chèvremont et Ayeneux) et par deux attaques intermédiaires au départ du Bay-Bonnet, à raison de 20 mètres en moyenne par semaine. L'ensemble du chantier de génie civil sera finalisé en septembre. Après achèvement du gros œuvre, Infrabel et sa filiale TUC RAIL réaliseront l'équipement ferroviaire du tunnel. Et en 2007,

cet ouvrage titanesque, situé sur la future ligne à grande vitesse reliant Bruxelles et Liège à l'Allemagne, permettra de gagner de précieuses minutes de trajet.

Comment y aller ?

Le tunnel est accessible en voiture via le centre de Vaux-sous-Chèvremont, et en train via:

> gare de Liège-Guillemins et bus TEC (plus d'infos: 04/361.94.44).

> gare de Chênée, puis trajet à pied en empruntant sur 2 km la plate-forme de la ligne à grande vitesse, jusqu'à l'entrée du tunnel à Vaux (itinéraire fléché).

De 10 à 12h30 - Le tunnel à pied ou à vélo:

A pied: parcours pédestre dans le tunnel (1h30 de marche de Vaux-sous-Chèvremont à Ayeneux). Dès la sortie du tunnel, des bus vous ramèneront gratuitement vers votre point de départ à Vaux (trajet de 20 minutes par la route).

A vélo: possibilité de parcourir le tunnel à vélo dans le sens Vaux-sous-Chèvremont - Ayeneux. Aller via le tunnel. Retour libre, par exemple en empruntant le Ravel de la ligne 38 (le parcours vélo entre le tunnel et la piste Ravel sera fléché).

De 14 à 18 h - Le tunnel en bus:

Des bus gratuits traverseront le tunnel de Vaux à Ayeneux. Retour par la route. Durée totale: environ 45 minutes. Dernier départ de Vaux vers 17h30.

Timbrez, ça fera un souvenir

A l'occasion des festivités qui auront lieu au tunnel de Soumagne, le centre philatélique de la SNCB-Holding éditera une carte souvenir.

Une vente exceptionnelle de cette carte, pourvue d'un ancien timbre de service «chiffre sur lion héraldique» avec 'B' dans un ovale – 5F et oblitération journalière, sera organisée le 24 septembre prochain. Prix de vente: € 1,00.

Après cette date, la carte sera vendue sans timbre et sans oblitération au prix de € 0,50.

Les autres timbres chemins de fer, les cartes postales et les cartes téléphoniques encore disponibles seront également

mis en vente. Lors de cette journée uniquement, vente spéciale des éditions 1982 de «timbres taxe – gare stylisée» et 1987 «timbres taxe – tourisme et chemins de fer» à la valeur faciale.



Info:

Nancy Cattrysse

SNCB-Holding

H-AD.123 s. 80-1

☎ 911/52254

✉ centre.philatelique@b-holding.be

Bloc-notes

Choisissez votre magazine préféré et profitez d'une remise de 20 %!

Sanoma Magazines Belgium distribue plusieurs magazines grand public, aussi bien néerlandophones que francophones, comme Femmes d'Aujourd'hui, Télé Moustique, Flair... En plus, Sanoma propose une gamme de magazines d'intérêt spécial comme Gaël, Marie Claire, Avantages... pour n'en citer que trois.

Sanoma Magazines Belgium offre au personnel de la SNCB une remise unique de 20 % sur un abonnement annuel pour plusieurs de ses magazines. (Note de la rédaction de Connect: «Unique» signifie que le renouvellement de l'abonnement, pour une nouvelle année, se fait aux conditions offertes à tous les autres abonnés).

Cette action débutera le 01/09/2005 et se terminera le 31/12/2005 inclus.

Comment en profiter ?

Cochez le(s) magazine(s) de votre choix:

				Vous payez	au lieu de	Code action
<input type="radio"/>	<i>Flair</i>	52	nos	66,56	83,20	19342
<input type="radio"/>	<i>Femmes d'Aujourd'hui</i>	52	nos	70,72	88,40	20306
<input type="radio"/>	<i>Télé Moustique</i>	52	nos	70,72	88,40	19346
<input type="radio"/>	<i>Gaël</i>	12	nos	28,80	36,00	19351
<input type="radio"/>	<i>Avantages</i>	12	nos	21,60	27,00	19353
<input type="radio"/>	<i>Marie Claire</i>	12	nos	29,76	37,20	19355
<input type="radio"/>	<i>Cuisine et Vins de France</i>	6	nos	14,40	18,00	19357
<input type="radio"/>	<i>Famili</i>	12	nos	24,96	31,20	19368

Remplissez vos coordonnées :

NOM :
 PRENOM : M F
 RUE : NR : BOITE :
 CODE POSTAL : LIEU :
 TEL : DATE DE NAISSANCE :
 DATE : SIGNATURE :

Envoyez ce formulaire:

- sous enveloppe non affranchie (nous payons le timbre) à :
Sanoma Magazines Belgium S.A., Numéro de réponse 3, 3570 Alken
- ou par fax à: 02/776.22.39
- ou par e-mail à: abon@sanoma-magazines.be

Ne payez encore rien à ce moment. Le premier numéro de votre abonnement sera accompagné d'un virement pour régler le paiement.

Cette offre est uniquement valable en Belgique jusqu'au 31/12/2005 pour ceux qui n'ont pas été abonnés au(x) titre(s) choisi(s) au cours des derniers 3 mois. Il s'agit ici d'une remise unique.

Vous n'avez pas le droit de renoncer à l'achat.



Une touche de solidarité...

Oxfam donne une seconde vie à nos ordinateurs

Design : www.studiopress.be • Crédits photos : Groupe SNCB - Oxfam-Solidarité, Theke D'Haese.

Recycler un PC coûte de l'argent. Le Groupe SNCB a préféré confier à Oxfam-Solidarité le soin de revaloriser ses anciens ordinateurs. Dans les magasins Oxfam-Solidarité, les cheminots ont droit à 25% de réduction à l'achat d'un PC de seconde main. www.oxfamsol.be/shops



HOLDING

