

# CONNECT // 17

magazine du personnel du groupe SNCB // novembre 2006



## // Résultats semestriels

En bonne route pour la bonne santé financière

## // Accès au réseau

Pas de discrimination

## // New Passengers

Le grand projet va se mettre en place



# sommaire *magazine du personnel du groupe SNCB*



## // Stratégies

En bonne route pour la bonne santé financière page 3

New Passengers. Le grand projet va se mettre en place page 7

Garantir un accès non discriminatoire  
au réseau belge page 10

## // Nous

Les affiches ferroviaires à l'honneur page 6

Le transfert du contenu vers le nouvel IntraWeb a débuté page 18

26e Salon international d'art Fisaic page 18

Rail Facilities: découvrez leurs promotions! page 19



## // Ici et ailleurs

Infrabel inaugure deux nouvelles réalisations page 12

Infrabel teste la LGV 4 entre Anvers-Luchtbal et les Pays-Bas page 14

Les activités de CPS certifiées ISO page 16

## // Talents

On passe à la vitesse supérieure en 2007 page 13



## // Concours page 20



Édité pour le groupe par SNCB Holding

**Collaborations:** Christiaan Clapuyt, Caroline De Lille, Jean-Paul Dumoulin, Romina Keller, Alain-Pierre Meeus, Philippe Thils, Vanessa Vandenbruwaene, Barbara Verwilligen, Jean-Pierre Vantighem: rédaction. L. Goossenaarts, D. Moinil: photographie. Anne-Catherine, Serdu: illustration.

**Production:** B-Print

**Correspondance:** Connect, H-CO.001, s. 26/2, 52-54 rue de France 1060 Bruxelles

**e-mail:** connect@b-holding.be

Le papier de Connect  
respecte l'environnement



Membre de l'



# stratégies

## // Résultats semestriels

### En bonne route pour la santé financière

**//** La tendance positive s'est annoncée en 2005. Les résultats du premier semestre de 2006 vont dans le même sens. La maîtrise des coûts et la hausse des recettes dans tous les secteurs d'activité expliquent cette évolution encourageante.

La cession d'ABX-Worldwide a marqué nettement les résultats du Groupe SNCB pour le premier semestre 2006. Une charge nette additionnelle, nécessaire pour couvrir les effets de cette vente, a pesé sur le résultat exceptionnel.

L'EBITDA (le résultat opérationnel) s'établit à 62,3 millions d'euros pour ce premier semestre alors qu'il était proche de zéro en 2005. Ce résultat permet de poursuivre la progression vers l'objectif fixé: dégager des moyens suffisants pour couvrir les charges des dettes (les intérêts!) et les investissements sur moyens propres à partir de mi-2008.

#### Les recettes en hausse

Le chiffre d'affaires, grâce à la croissance du trafic et à la hausse des recettes dans tous les

secteurs d'activité, a augmenté de 6,3%. La gestion très suivie et très stricte des coûts d'exploitation n'est pas étrangère à ce résultat.

Les charges de personnel sont en légère croissance, malgré une légère réduction de l'effectif: - 1% au 30 juin 2006 par rapport au 31 décembre 2005. Le coût unitaire du personnel opérationnel a en effet augmenté de 4,5%, sous l'impact de l'inflation et de l'augmentation des provisions pour congés et du temps partiel.

Le résultat exceptionnel est négatif: - 125,1 millions d'euros. Sur ce montant, 119,7 millions d'euros constituent la charge nette additionnelle pour couvrir l'ensemble des conséquences de la cession d'ABX Worldwide. Mais cette cession a libéré le Groupe SNCB de toute charge financière future relative à ABX. La cession de l'activité de distribution de paquets et palettes en Belgique, bénéficiaire, reste cependant à réaliser d'ici fin 2006.

#### Pensions et investissements

Enfin, la dette nette du Groupe SNCB s'élevait au 30 juin 2006 à 1.772,0 millions d'euros, contre 1.277,3 il y a un an. Ce montant, pour six mois en 2006, se décompose en 1.304,2 millions d'euros de dette hors bilan, 190,4 millions d'euros de dette ordinaire et 277,4 millions d'euros de dette résultant du transfert à l'Etat des obligations de pensions, intervenu fin 2005.

#### SNCB Holding

Les résultats de la SNCB-Holding pour le premier semestre 2006 confirment les grandes tendances enregistrées en 2005 mais sont aussi marqués par l'impact de la cession d'ABX-Worldwide, pour leur partie 'résultats exceptionnels'.

Le résultat opérationnel de la SNCB-Holding s'établit à 34,6 millions d'euros pour ce premier semestre contre 5,2 millions d'euros en 2005.

#### Les chiffres-clés du Groupe SNCB au premier semestre

	2006	2005	Ecart
Chiffre d'affaires	1.367,6	1.286,7	+6,3%
EBITDA	62,3	-0,1	NS
EBT	-50,4	-103,3	NS
Productivité (trafic/ETP)	498	459	+8,5%

NS= non significatif;  
ETP= équivalent temps plein  
(en millions d'euros)

	2006	2005	Ecart
Trafic total	9.070,7	8.510,6	6,6%
VN (mio r-km)	4.245,5	4.004,9	6,0%
VI (mio r-km)	558,8	532,4	5,0%
Cargo (mio T-km)	4.266,4	3.973,3	7,4%

VN= Voyageurs National  
VI= Voyageurs International  
v-km= voyageur-kilomètre

# stratégies

Le résultat avant impôts présente un déficit de 41,2 millions d'euros (contre - 18,3 millions en 2005), et cela en intégrant la charge exceptionnelle de 119,7 millions d'euros couvrant les conséquences de la cession d'ABX-Worldwide.

"Nous sommes sur la route de la bonne santé financière" a commenté Jannie Haek,

Administrateur délégué de la SNCB-Holding, "mais des efforts supplémentaires restent nécessaires. Nous devons être très ambitieux quant à notre croissance future. Notre mission ne sera réussie que si qualité et sécurité vont de pair avec une contribution croissante à la mobilité".



Jannie Haek, Administrateur délégué de la SNCB-Holding

## SNCB: cash-flow positif pour la première fois

// Les résultats financiers du 1er semestre 2006 affichent pour la première fois un EBITDA positif de 1,1 mio €, soit 35,2 mio € de mieux qu'en 2005. Même par rapport aux prévisions budgétaires, cela représente encore une amélioration de 21 mio €.

Quand on sait que cet indicateur est le reflet de la gestion de l'entreprise, on peut déjà en conclure que les mesures qui ont été prises par le management, tant pour le fret que pour le trafic voyageurs, ont porté leurs fruits.

Le résultat net s'établit à - 37,3 mio €, soit une amélioration de 29,2 mio € par rapport au 1er semestre de 2005.

Les recettes ont progressé de 94,2 mio €, (+ 9,8%), alors que les coûts n'ont eux progressé que de 59,1 mio €, (+ 5,9%). La progression des coûts est imputable principalement à l'augmentation de 53 mio € de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure. Les coûts du personnel et les coûts de l'énergie ont par contre été globalement maîtrisés. Le chiffre d'affaires s'élève à 1028,9 mio € pour le 1er semestre 2006 (compensations de l'Etat incluses), alimenté par un chiffre d'affaires en augmentation pour chaque secteur d'activités: 11,3% pour B-Cargo, 10% pour le trafic intérieur et 7,1% pour le trafic international.

En trafic intérieur, le nombre de voyageurs-km atteint 4.245 millions, qui correspondent

à 93,8 millions de voyageurs, soit 6% de plus qu'en 2005. Les segments des cartes trajets (Pass par exemple), les cartes trains et le trafic transfrontalier ont le plus progressé.

Le trafic international de voyageurs, avec 558,8 millions de voyageurs-km, progresse de 5% par rapport à 2005. Eurostar et Thalys connaissent respectivement une augmentation de leur trafic de 6,2 et 6,4%.

Le trafic fret atteint 4.266 millions de tonnes-km, progressant ainsi de 7,4% par rapport aux 6 premiers mois de 2005, tandis que le tonnage brut s'est stabilisé à 30,1 millions. Cela signifie que les moyens mis en œuvre ont été optimisés puisque la distance moyenne parcourue a augmenté de 6,9%.

Marc Descheemaeker, Administrateur délégué de la SNCB, analyse ces chiffres avec grande satisfaction: "Nous sommes enchantés de ces très bons résultats. Pour le 6ème trimestre consécutif, nous améliorons nos résultats d'environ 15 millions €, soit environ 250.000 € par jour ouvrable. Ceci démontre indubitablement que la SNCB est sur la bonne voie pour réaliser son objectif de break-even en 2008".



Arnold De Brauwer, General Manager Finances NMBS.

*“La SNCB évolue très bien! précise Arnold De Brauwer, general manager Finances à la SNCB. Nous réalisons une croissance stable dans le transport de marchandises et de voyageurs et notre chiffre d'affaires a augmenté. La structure financière de notre entreprise est également saine. Mais nous ne sommes pas encore au bout*

*de nos efforts. Il y a encore toujours un déficit structurel que nous devons résorber si nous voulons atteindre l'équilibre voulu en 2008. De plus nous devons nous armer pour l'avenir. Je veux parler ici de la libéralisation, d'abord du trafic intérieur de marchandises, mais aussi du trafic international et intérieur de voyageurs.”*

## Infrabel: Excellente stabilité dans la gestion



Marc Smeets, general manager Finances chez Infrabel

Durant le premier semestre 2005, Infrabel a poursuivi ses efforts en vue d'une amélioration constante de la qualité et de la sécurité de son réseau. Des efforts notamment couronnés par des résultats en terme de ponctualité qui restent parmi les meilleurs d'Europe avec 95,2% des trains arrivés à l'heure (ou avec un retard inférieur à 5 minutes).

Parmi les dossiers importants qui ont marqué ce premier semestre on notera notamment la signature d'un contrat important (16,5 millions d'euros) en vue de l'équipement du réseau belge d'un nouveau système d'information des voyageurs (Pidaas). Un autre contrat (105 millions d'euros) va permettre d'équiper la signalisation du réseau ferroviaire belge de la fonction «stop» et, à terme, du système européen ETCS. Sur divers endroits du territoire belge, les travaux d'entretien et d'extension du réseau se sont en outre poursuivis à un rythme soutenu, notamment en ce qui concerne le RER et les lignes à grande vitesse.

*"Sur un plan financier, les résultats d'Infrabel au premier semestre 2006 sont en phase avec ceux du 1er semestre 2005, témoignant ainsi d'une excellente stabilité dans la gestion. Le gestionnaire d'infrastructures ferroviaires belges a ainsi enregistré un résultat opérationnel (EBITDA) de 28 millions d'euros identique au premier semestre de l'année précédente. Le résultat global (EBT) est stable également à 21 millions, contre 22 millions d'euros un an plus tôt"* explique Marc Smeets, General Manager Finances et Administration d'Infrabel.

*"Au second semestre, Infrabel entend poursuivre ses efforts en terme de sécurité et de qualité, qui restent les priorités de l'entreprise et constituent les axes forts de son plan stratégique BRIO. Une fin d'année qui sera également marquée par l'ouverture d'infrastructures importantes telles que la courbe de Louvain, les quatre voies entre Bruxelles et Louvain, les viaducs de Bruxelles Nord et Bruxelles Midi..."* déclare pour sa part Luc Lallemand, Administrateur délégué d'Infrabel.

	1 <sup>er</sup> semestre 2005	1 <sup>er</sup> semestre 2006	%
Chiffre d'affaires	708,3	723,5	+2,1
Charges	680,7	695,5	+2,1
EBITDA	27,6	28,0	+1,4
EBT	22,3	21,3	-0,4

# nous

## // Les affiches ferroviaires à l'honneur

### Un calendrier 2007 en vente à partir du 8 novembre

*Le train: déjà un goût de voyage.* Un voyage agréable dans le temps et dans l'espace. Sur les affiches ferroviaires, le train devient un moyen de transport qui fait rêver et dépasse les frontières: destinations surprenantes, voyages luxueux, supériorité technologique... Les affiches sont de véritables chefs-d'oeuvre et de superbes témoignages du train d'antan.

La SNCB-Holding publie un calendrier reproduisant 13 de ses plus belles affiches. Une occasion unique pour les passionnés! Le prix de ce calendrier est fixé à 12,50 € pour le personnel des chemins de fer, actif ou pensionné. Pour le public, le prix est de 17,50 €. La vente débute le 8 novembre.

Comment se le procurer ?

Tous les jours ouvrables de 9h30 à 16h00: au service Archives de la SNCB-Holding (H-P&E.023 section 80-1, rue de France 85 à 1060 Bruxelles, à deux pas de la gare de Bruxelles-Midi) ; au Musée des Chemins de fer Belges situé dans la gare de Bruxelles-Nord.

*Réduction sur présentation de votre titre de légitimation.*

Vous pouvez également commander le calendrier en effectuant un virement de 16,20 € (3,70 € de frais d'envoi inclus) par exemplaire souhaité au numéro de compte 000-0020448-78, en mentionnant dans la communication "calendrier", et votre numéro d'identification. La commande vous parviendra après réception du paiement.

Données techniques: 420 x 594 mm, 14 pages en couleurs, broché, emballé dans une boîte en carton.



# stratégies

## // New Passengers

### Le grand projet va se mettre en place

**//** Le projet New Passengers entre progressivement dans sa phase concrète. Leo Pardon, Directeur général B-Voyageurs, et Marcel Baele, Directeur général I-Réseau, ont expliqué à Connect les contours du projet, ses enjeux et donné des précisions sur sa mise en place.

L'ancienne SNCB a été scindée en trois entreprises pour répondre aux Directives européennes qui imposent d'une part l'ouverture des marchés à d'éventuels concurrents de la SNCB, et d'autre part la séparation des activités de gestionnaire de l'infrastructure (Infrabel) de celles d'opérateur ferroviaire (SNCB). Actuellement, seul le transport de marchandises est ouvert à la concurrence, mais le secteur du transport des voyageurs doit être prêt à relever ce même défi dès 2012.

"New Passengers" est le nom générique qui qualifie le vaste projet de restructuration de la Direction Voyageurs visant à la doter de tous les moyens nécessaires afin de devenir un opérateur ferroviaire à part entière, performant et capable de relever les défis de demain.

#### Reprendre en propre les tâches d'exploitation ferroviaire

L'organisation actuelle de la Direction Voyageurs, centrée sur la vente et l'accompagnement des trains, ne lui permet pas d'offrir à ses clients tous les services liés à l'exploitation ferroviaire. Elle doit donc être revue, complétée et simplifiée. La reprise d'un certain nombre de tâches effectuées actuellement par la Direction I-Réseau s'accompagnera d'un transfert du personnel et d'une création de nouveaux postes au sein de la Direction Voyageurs.

Voyageurs va ainsi reprendre à son compte les tâches suivantes:

- la vente des produits nationaux et internationaux (guichets et automates);

- l'information sur ses produits au sein des centres de voyage;
- les services annexes tels que la gestion des dépôts et coffres à bagages, la location de vélos, la recherche des objets perdus, la réservation pour les voyages en groupe, etc.;
- la surveillance commerciale sur les quais et l'accompagnement éventuel des voyageurs et des groupes au moment de leur embarquement;
- la gestion des situations perturbées (canalisation des voyageurs, acheminement des clients vers des transports de substitution, etc.);
- l'aide aux personnes à mobilité réduite (PMR);
- la gestion commerciale des parkings autos ou des abris pour vélos reçus en concession de la SNCB-Holding;
- la préparation et le garage du matériel roulant dans les faisceaux;
- le relais local entre le personnel roulant des trains (accompagnateurs et conducteurs) et le gestionnaire de l'infrastructure;
- l'expression des besoins des clients auprès des autres Directions de la SNCB.

Le souci de la bonne continuité du service pousse les responsables de Voyageurs à agir progressivement, mais avec détermination, dans la mise en place du projet "New Passengers". Celle-ci se fera graduellement, au long de l'année 2007, dans le respect des accords sociaux et en concertation au sein des organes paritaires.

Tout le personnel nécessaire viendra du Groupe SNCB. Les agents se verront offrir de nouvelles possibilités de travail et de formation. Chaque personne sera informée par HR Holding, de manière individuelle et personnelle, sur l'évolution future de sa situation, pour garantir le respect total des règles en matière de gestion du personnel.



# stratégies

## Trois lignes directrices pour le volet 'gares'

Trois termes symbolisent le volet 'gares' de la réforme "New Passengers": simplicité, unicité du commandement, responsabilisation.

### Simplicité

La structure sur le plan régional et local sera axée sur la création de 14 régions: Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Anvers, Hasselt, Louvain, Bruges, Courtrai, Denderleeuw, Gand, Arlon, Liège, Namur, Charleroi et Mons.

Chaque région, gérée par un Manager de région, comprendra deux ou plusieurs zones dirigées chacune par un chef de zone. Au total, l'ensemble des régions comprendra 60 zones.

Pour la gestion de ses installations et activités, le Manager de région sera secondé par des collaborateurs regroupés au sein de quatre secteurs: gestion du personnel, vente, opérations, prospection et key account.

### Unicité de commandement

Les différents services, qu'ils soient commerciaux ou opérationnels, disposeront d'un commandement unifié, clairement identifié en la personne du Manager de région. Aux yeux de nos clients, également, cette identification et cette unicité de commandement réapparaîtront progressivement au niveau des gares, par l'installation de chefs de gares qui assureront un rôle de coordination dans leurs installations, comme on l'a connu jadis.

### Responsabilisation

Les acteurs seront responsabilisés: leurs missions seront clairement définies dans le cadre des objectifs que la Direction Voyageurs s'est fixés. Chaque collaborateur doit se sentir concerné par la qualité du service et s'investir totalement dans l'accueil, l'information et l'aide à la clientèle.

Les 14 régions Voyageurs comprendront environ 3.000 agents au total: 1.300 agents déjà actuellement actifs au sein de la

Direction Voyageurs et 1.500 agents transférés de la Direction Réseau (Infrabel). Environ 200 autres postes devront être comblés, afin que, tous ensemble, ils soient prêts à atteindre les objectifs fixés.

En moins de dix ans, le nombre de voyageurs a progressé de 30%. Grâce à cet ambitieux plan New Passengers, au professionnalisme du personnel, à sa volonté de contrecarrer la concurrence des grandes entreprises ferroviaires européennes, et à l'impact de l'implémentation de nouvelles infrastructures en projet (comme le RER), la Direction Voyageurs, et plus globalement la SNCB, pourra poursuivre cette tendance et atteindre l'objectif fixé par le Contrat de Gestion d'une augmentation de 25% pour 2012.



Leo Pardon: Le souci de la bonne continuité du service nous pousse à agir progressivement, mais avec détermination, dans la mise en place du projet "New Passengers". Celle-ci se fera graduellement, au long de l'année 2007, dans le respect des accords sociaux et en concertation au sein des organes paritaires.

## // Les managers de région

Cet été les Managers de région ont été désignés. Il s'agit de Johan Afschrift (Courtrai), Guy Daujeumont (Arlon), Antoine De Ceukelaire (Denderleeuw), Ludo Depuydt (Gand), Rudy Gielen (Louvain), Claudy Henneaux (Namur), Christian Jadoul (Charleroi), Filip Merlier (Anvers), Mireille Van Balen (Bruxelles-Midi), Jean Vanesche (Bruxelles-Nord), Dirk Verstappen (Bruges). Les Managers de Mons et Hasselt doivent être désignés dans les prochaines semaines: leur sélection est encore en cours.

## // Accompagnement des trains: nomination des Managers

Parallèlement au volet 'gares' du plan New Passengers, la Direction Voyageurs a modifié l'organisation régionale de l'accompagnement. Désormais, B-VG.1 Accompagnement Trains est subdivisé en cinq régions, correspondant aux cinq districts. Chaque région comprend un certain nombre de cellules, chacune comportant une série de dépôts. Les 5 Managers Accompagnement nommés sont, par ordre alphabétique: Marc Expeels (Région Nord-Ouest - Gand), Hendrik Geubels (Région Centre - Bruxelles), Michel Goffaux (Région Sud-Ouest - Charleroi), Michel Pierard (Région Sud-Est - Namur), Diederik Vandepitte (Région Nord-Est - Anvers).





Marcel Baele: Je peux vous garantir que le transfert, reposant sur la continuité de l'activité - la personne qui exerce la fonction étant transférée avec cette dernière - sera réalisé suivant les principes arrêtés et approuvés dans le protocole d'accord social.

### 1.500 personnes à transférer

Nombre d'agents se posent sans doute des questions quant aux effets du projet sur leur travail et leur métier. Il est actuellement trop tôt pour répondre aux interrogations plus ponctuelles ou personnelles, comme 'Où vais-je aller ? Que vais-je faire ?', car certains aspects du projet doivent encore être discutés avec les organisations représentatives du personnel (notamment les modalités de transfert du personnel).

Mais un certain nombre de règles sont déjà acquises.

L'article 26 du protocole d'accord social conclu en mars dernier avec les associations représentatives du personnel au sein du Groupe SNCB entérine ce transfert (art. 26.2.1. b): "Les activités commerciales et les tâches opérationnelles Voyageurs (comme par exemple la direction du trafic Voyageurs, la formation et le triage des trains de voyageurs, la desserte des faisceaux de garage...), actuellement dévolues à la direction I-Réseau sont transférées à la direction B-Voyageurs. »

Et plus loin, le protocole d'accord social précise les principes de mise en œuvre de ce transfert:

- transfert du cadre et du personnel qui exerce les activités transférées, sur la base du principe "one-to-one" (c'est-à-dire que le titulaire de l'activité transférée part avec l'activité transférée). Une attention particulière sera réservée à la situation des agents hors cadre;
- application des avis 55 HR/2004, 29 HR/2005 et 56 HR/2004 (relatifs aux suppressions d'emploi et au statut des agents rendus disponibles);
- transfert d'office du personnel dont l'activité 'voyageurs' excède 85% de leur volume de travail;
- transfert volontaire de l'agent si 10 à 85% de son activité est 'voyageurs';
- possibilité de permutation entre agents du même siège de travail;
- possibilité de changer d'activité préalablement au transfert du personnel vers la

direction B-Voyageurs;

- fixation de règles spécifiques en concertation paritaire pour le personnel du mouvement en formation;
- possibilité d'appel avant les Commissions paritaires régionales;
- maintien du grade et de l'affectation;
- possibilité pour le personnel du mouvement de participer aux épreuves de sélection 'mouvement'.

### Des garanties

Les modalités d'application concrètes de ce transfert feront encore l'objet de négociations en sous-commission paritaire avec les associations représentatives du personnel au sein du Groupe SNCB.

Chaque cas individuel fera l'objet d'une analyse rigoureuse de la part d'Infrabel et de la Direction HR de la SNCB-Holding. Chaque agent sera informé, de manière individuelle et personnelle, par la Direction HR de la SNCB-Holding, de l'évolution future de sa situation, dans le respect total des règles en vigueur au sein du Groupe SNCB en matière de gestion du personnel.

Dans l'immense majorité des cas, les agents transférés continueront à accomplir les mêmes tâches qu'aujourd'hui au même endroit. Seule l'entreprise pour laquelle ils le feront aura changé. Ils resteront bien entendu au service du groupe SNCB.

Nous avons connu dans un passé récent une expérience similaire avec la réforme Cargo. Les transferts y ont été réalisés avec une clarté telle qu'il n'y a eu qu'un nombre très limité de réclamations. Celles-ci ont fait l'objet d'une analyse et d'un traitement dans les meilleurs délais. Il n'y a pas de raison de penser qu'il en ira différemment avec les transferts vers New Passengers.

# stratégies

## // Accès au Réseau

### Garantir un accès non discriminatoire au réseau belge

// Conformément aux impératifs de la législation communautaire, la naissance, le 1er janvier 2005, du Groupe SNCB est allée de pair avec la création, au sein d'Infrabel, d'une direction « Accès au Réseau ». Connect vous en dit plus sur les fonctions essentielles et les missions spécifiques que la centaine de collaborateurs qui la composent assument quotidiennement.

L'ouverture des frontières en Europe et les directives européennes en matière de libéralisation du rail ont amené les sociétés ferroviaires à s'ouvrir progressivement à la concurrence. La scission entre opérateurs ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure imposée par les directives européennes a induit de fait la nécessité de mettre en place une instance chargée de la gestion de deux fonctions essentielles: la répartition et l'attribution des capacités de l'infrastructure ferroviaire selon les besoins des entreprises ferroviaires et la tarification, la facturation et la perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure.

#### Deux fonctions essentielles

"La Direction Accès au Réseau d'Infrabel a ainsi été créée afin de garantir une totale indépendance dans l'exécution de ces deux fonctions essentielles. Les entreprises ferroviaires en sont devenues les clients et Accès au Réseau a mis en place à leur intention une politique proactive et une véritable stratégie clients/produits" explique Luc Vansteenkiste, son Directeur général.

Sur la base des principes et procédures arrêtés par la Loi, Accès au Réseau attribue les capacités disponibles aux entreprises ferroviaires qui en font la demande. Accès au Réseau analyse les demandes et vérifie la disponibilité des sillons souhaités. L'ensemble des sillons attribués aux entreprises ferroviaires forme alors l'horaire de service, source des données pour les cabines

de signalisation et l'organisation de la circulation des trains sur le réseau d'Infrabel. En cas de litige portant sur l'attribution d'un sillon, l'entreprise ferroviaire qui s'estimerait lésée peut s'adresser au Service de Régulation du Transport ferroviaire.

L'utilisation de sillons par une entreprise ferroviaire impose à celle-ci le paiement d'une redevance. Ici encore, c'est Accès au Réseau qui facture mensuellement à ses clients l'utilisation effective que ceux-ci ont fait de l'infrastructure d'Infrabel. Quatre éléments entrent dans le calcul de la redevance d'utilisation:

- L'utilisation des lignes et des voies (redevance sillon-ligne)
- L'utilisation des gares et points d'arrêt (redevance sillon-installation)
- L'utilisation des gares de triage et de formation (redevance manœuvre)
- L'analyse d'une demande de sillon (frais administratifs)

Les redevances ainsi perçues servent à couvrir l'accès à l'infrastructure, l'usure provoquée à celle-ci (coûts de maintenance compris), l'intervention des dispatchings et le suivi en temps réel de la circulation des trains ainsi que la transmission des informations relatives aux circulations. Elles ne couvrent pas la fourniture de l'énergie de traction, facturée en plus, ni l'utilisation des voies réservées, des installations maritimes et des raccordements. Le contrôle quant à la facturation correcte de l'utilisation de l'in-



frase structure est assuré par le Service de Régulation du Transport ferroviaire.

### ... et quatre tâches principales

A côté des deux fonctions essentielles, la Direction Accès au Réseau d'Infrabel gère également quatre tâches principales.

"C'est notre direction qui rédige et publie le Document de Référence du Réseau contenant les caractéristiques techniques du réseau et les restrictions d'utilisation de celui-ci, les conditions pour y accéder, les règles de répartition des capacités, la structure tarifaire et les règles de priorité en cas de demandes concurrentes" ajoute Luc Vansteenkiste.

Mais la Direction Accès au Réseau est également l'instance qui contrôle la conformité du personnel de sécurité et du matériel roulant des entreprises déjà en possession d'une licence d'entreprise ferroviaire. Elle délivre à ces dernières les attestations d'aptitude en matière de personnel et de matériel, étape obligatoire pour l'obtention du certificat de sécurité, lequel est indispensable pour avoir accès à l'infrastructure ferroviaire. Le certificat de sécurité obtenu, il reste aux entreprises ferroviaires à faire homologuer auprès d'Accès au Réseau chaque type de matériel roulant de leur parc et à décrocher un brevet d'aptitude à la

conduite ou à l'accompagnement des trains pour chacune des personnes appelées à exercer une fonction de sécurité pour elles.

"En outre, poursuit Luc Vansteenkiste, Accès au Réseau est aussi l'instance qui veille au niveau de sécurité sur le réseau d'Infrabel en proposant des normes techniques et des règles de sécurité relatives à l'accès et à l'utilisation de l'infrastructure et aux aptitudes exigées du personnel et du matériel des entreprises ferroviaires".

Enfin, Accès au Réseau est chargé de la rédaction et de l'implémentation du système de gestion de la sécurité d'Infrabel. Dans ce cadre, elle procède au reporting et à l'analyse des incidents et accidents qui se produisent sur le réseau ferroviaire belge afin d'en tirer les enseignements qui sont alors utilisés pour adapter en conséquence le système de gestion de la sécurité. Accès au Réseau rédige le rapport annuel sur la sécurité et a également mis en place un système permanent de contrôle et d'inspection sur le terrain pour garantir le respect des règles et normes de sécurité par les divers opérateurs actifs en Belgique.

Connect aura certainement l'occasion de revenir plus en détail sur les activités de la Direction Accès au Réseau.

#### Luc Vansteenkiste

Luc Vansteenkiste débute sa carrière à la SNCB en 1984 comme informaticien. Après avoir dispensé des cours à l'Université de Pékin, en Chine, pendant un an, il poursuit sa carrière en assurant les fonctions de directeur au sein de diverses filiales de la SNCB (SYSRAIL, Eurostar Group, BENE-IT). Dans l'intervalle, en 2000, il est nommé General Manager de l'unité ICT de la SNCB.

Luc Vansteenkiste a entre autre été le maître d'oeuvre du développement du système informatique Voyageurs SABIN et le coordinateur du développement et de l'exploitation du système de réservation pour les trains internationaux à grande vitesse.

Depuis 2005, il occupe les fonctions de Directeur Général auprès de la Direction Accès au Réseau d'Infrabel.



# ici & ailleurs

## // Infrastructures

### Infrabel inaugure deux nouvelles réalisations

**//** La bifurcation "Snepkai" à Gand prend forme. Le lundi 18 septembre 2006, Infrabel y a inauguré deux nouvelles infrastructures: une nouvelle sous-station de traction et deux ponts ferroviaires rénovés.

Lundi 18 septembre 2006, Infrabel a mis en service deux nouvelles réalisations qui jouent un rôle important dans le développement du nouveau croisement à deux niveaux des lignes 50A et 50A6 à l'ouest de Gand-Saint-Pierre: une toute nouvelle sous-station de traction et deux ponts ferroviaires au-dessus du Snepkai et de la Lys.

#### Une nouvelle sous-station de traction pour un trafic ferroviaire fluide et sûr

Francky Degraeve, Ingénieur principal adjoint de la zone Infrastructure de Gand et responsable de la nouvelle installation, a expliqué au directeur général Jean-Marie Raviart et aux invités présents qu'Infrabel avait besoin de cette nouvelle sous-station de traction pour deux raisons. "L'ancienne sous-station de traction située juste à la sortie de Gand-Saint-Pierre, côté Bruxelles, est encore techniquement en ordre de marche mais elle est à la limite de ses possibilités" explique Francky Degraeve. "Le trafic ferroviaire électrique moderne ne fait pas qu'augmenter, il requiert en outre des capacités plus élevées pour plus de puissance et un plus grand confort, suite à l'installation de la climatisation notamment".

Raf Cosyn a suivi de près le projet au cours d'une longue carrière à Infrastructure et Achats qui vient tout juste de se terminer. Il a pu mettre sous tension la nouvelle sous-station d'une pression sur un bouton. Francky Degraeve a alors précisé: "Dans cette installation, nous avons utilisé la technologie la plus moderne pour améliorer de façon optimale la sécurité de notre personnel et la fiabilité de l'installation et ainsi contribuer à la sécurité et à la ponctualité du

trafic ferroviaire, deux priorités d'Infrabel".

#### Deux nouveaux ponts, une plus value pour Infrabel et le site

Au cours de la seconde partie de l'inauguration, toute l'attention s'est focalisée sur les ponts ferroviaires rénovés. "Le pont au-dessus du Snepkai était trop étroit pour la nouvelle configuration des voies à cet endroit. Il a donc été un peu élargi. Le pont métallique vétuste sur la Lys a été remplacé par un nouveau pont plus large. L'ancienne passerelle pour piétons a également été remplacée et intégrée dans le concept du nouveau pont" détaille Jochen Bultinck, Ingénieur et fonctionnaire dirigeant pour le projet de 3e et 4e voies entre Gand et Bruges. L'Echevin de la Ville de Gand, Geert Versnick, a remercié Infrabel en particulier pour l'excellente collaboration et a souligné la grande plus-value que le projet confère au site.

Jochen Bultinck a encore ajouté: "La rénovation du pont sur la Lys fut un défi technique tant pour Infrabel que pour l'entrepreneur. Le manque de place sur le chantier et l'impossibilité d'interrompre le trafic ferroviaire plus d'un week-end ont nécessité des solutions créatives. Mais le résultat final n'en est que plus satisfaisant".

Jean-Marie Raviart, de son côté, a conclu en parlant d'avenir: "Les travaux qui ont été inaugurés aujourd'hui ne sont que la partie émergée de l'iceberg que constituent l'ensemble des projets dans la région de Gand. Ils ne sont que le signe avant-coureur de travaux beaucoup plus importants pour la construction du viaduc et la pose d'une 3e et d'une 4e voies qui débiteront tout prochainement".



# talents

## // Atelier TGV de Forest

### On passe à la vitesse supérieure en 2007

**//** Au 1er avril 2007, l'atelier de traction de Forest sera chargé de l'entretien de 20 rames à grande vitesse des chemins de fer français. Les directions de la SNCB et de la SNCF viennent de conclure un accord à cette fin. Voici un nouveau défi que l'équipe enthousiaste de Forest se dit prête à relever, en compagnie des 60 nouveaux techniciens qui seront recrutés. Alex Van Ingelgom, chef de l'atelier TGV, nous explique les enjeux.



L'atelier de traction TGV de Forest, situé à quelque 4 km de la gare de Bruxelles-Midi, a décroché la certification ISO 9001:2000 en juin 2004. En clair, cela signifie que les processus appliqués en atelier obéissent à des normes de qualité strictes et prédéfinies et qu'en outre, les réseaux étrangers procèdent régulièrement à des contrôles pour s'en assurer.

La renommée internationale acquise par l'atelier TGV de Forest grâce à la remarquable qualité du travail fourni sort renforcée du nouvel accord passé entre la SNCB et la SNCF pour l'entretien de 20 rames TGV supplémentaires.

#### **Nouvel accord**

Ce nouvel accord prévoit qu'à partir de l'année prochaine, 20 rames TGV françaises seront transférées pour un entretien complet à l'atelier de Forest. En outre, le contrat d'inspection des rames Thalys est reconduit pour une durée indéterminée, avec un mini-

mum de 10 ans.

Forest entretient actuellement 31 rames à grande vitesse: 4 rames Eurostar et 27 Thalys.

A partir d'avril 2007 aussi, les rames Eurostar migreront vers l'atelier SNCF du Landy. Le parc entretenu à Forest sera plus homogène, car limité aux rames Thalys et TGV. La SNCB réduira ainsi le stock de pièces de rechange.

#### **En quoi consiste l'entretien de ces rames à grande vitesse?**

Le programme d'entretien est fixé de commun accord par les réseaux concernés. Deux éléments sont déterminants à cet égard: la sécurité du trafic et le confort du voyageur. Il faut évidemment y ajouter des facteurs économiques importants, tels qu'une utilisation et une disponibilité optimales des rames.

En outre, il existe différents niveaux d'entretien, du contrôle de routine prévu dans le roulement jusqu'à un entretien complet, voire une modernisation. La périodicité peut varier de journalière à biennale, le tout en fonction des besoins et du kilométrage parcouru.

Pour les membres du personnel de l'atelier de Forest, ces 20 nouvelles rames représentent un défi de taille. Il s'agira notamment de veiller à un suivi rigoureux du planning par rapport aux 47 rames censées quitter l'atelier à des moments bien précis.

L'effectif actuel de quelque 300 techniciens qualifiés ne suffira pas pour faire face à l'ampleur de la tâche. C'est pourquoi 60 nouveaux collaborateurs seront recrutés.

# ici & ailleurs

## // Grande vitesse

### Infrabel teste la LGV 4 entre Anvers-Luchtbal et les Pays-Bas

**//** Entre le 26 septembre et le 20 octobre, Infrabel a réalisé la dernière série de tests sur la ligne à grande vitesse entre le point d'arrêt d'Anvers-Luchtbal et le pont au-dessus du "Hollands Diep" aux Pays-Bas. La vitesse des parcours d'essai réalisés avec une rame Thalys PBKA est passée progressivement d'un modeste 140 km/h à une vitesse très parlante de plus de 330 km/h. Connect a pu accompagner l'un des parcours d'essai.



Le mardi 26 septembre, une rame Thalys a circulé pour la première fois vers les Pays-Bas, au départ d'Anvers-Luchtbal, via la nouvelle ligne à grande vitesse, appelée aussi dans le métier L4 ou LGV-Nord. A l'occasion de ce premier voyage, aucun record n'a été battu puisque le Thalys n'a pas roulé plus vite que 140 km/h. Plus tôt cette année, lors de tests avec du matériel roulant classique, des vitesses de 160 km/h ont déjà été atteintes. Au cours des parcours suivants, la rame Thalys a toutefois placé à chaque fois la limite de vitesse un peu plus haut.

Le franchissement de la limite magique des 300 km/h était une bonne occasion pour inviter les médias nationaux à participer à un parcours d'essai, Connect y était aussi naturellement.

#### Rempli d'appareils de haute technologie et... de sacs de sable ■

"La rame Thalys est remplie de toutes sortes d'appareils de haute technologie grâce auxquels le comportement de la voie, la caténaire, la signalisation et le système de transmission du GSM-R et de l'ETCS sont testés minutieusement. Au cours des parcours d'essai, la vitesse sera augmentée graduellement pour atteindre finalement la barre des 330 km/h, une vitesse maximale requise pour homologuer la ligne" a expliqué Aurélie Traube, porte-parole d'Infrabel, tandis que nous attendons au point d'arrêt entièrement rénové d'Anvers-Luchtbal.

"Mais, poursuit Aurélie, ne vous étonnez pas si vous rencontrez aussi dans le train des sacs d'une technologie un peu moins avancée. Dans l'une des voitures, les sièges sont remplis de sacs de sable. Et il y a aussi une raison à cela car, avec ces petits sacs de sable, nous simulons une voiture remplie de voyageurs pour réaliser de cette manière des mesures de confort réalistes".

A l'embarquement, Bruno Vanaenroyde vérifie notre badge et énumère quelques mesures de sécurité. En tant que collaborateur d'Infrastructure & Achats, arrondissement LGV, Bruno est responsable du bon déroulement des parcours d'essai et de la sécurité. "Au cours des parcours d'essai, des mesures de sécurité encore plus strictes que pour un voyage normal sont d'application. Nous ne pouvons rien laisser au hasard et nous devons être sûrs que tout fonctionne comme cela doit fonctionner" explique-t-il.

Le démarrage de la rame test passe presque inaperçu et seuls les nombreux compteurs de vitesse qui se trouvent çà et là dans le train nous permettent de remarquer l'aisance du Thalys lorsqu'il accélère. A hauteur du pertuis de 3,2 km sous le Peerdsbos, le train roule déjà à 220 km/h, laissant le pertuis derrière lui en moins de deux. Encore un instant et la rame flirte avec la barre des 300 km/h qui ne sera pas franchie ce jour-là.

"L'une des choses que nous testons aujourd'hui, c'est l'intégration de la signali-

sation avec les systèmes de communication. D'un côté, le système de signalisation et de sécurité ETCS est testé et d'un autre côté, nous testons aussi en profondeur le système GSM-R qui sert de support au réseau de communication digital grâce auquel le système ETCS transmet les données de la signalisation au conducteur dans le train" a détaillé Bram Cornelis, chef de projet pour la LGV 4 chez TUC RAIL.

### 150 fois au-delà de la frontière

Sans même nous en rendre compte, notre train est à nouveau à l'arrêt, sur le pont enjambant le Hollands Diep, 27 km à l'intérieur du territoire néerlandais, point final du parcours d'essai.

"Le 20 octobre, après le dernier parcours d'essai, cette rame Thalys aura franchi 150 fois la frontière belgo-néerlandaise" calcule rapidement pour nous Bruno Vanaenroyde.

Lorsque les parcours d'essai seront terminés et les mesures enregistrées traitées, les collaborateurs d'Infrabel de la Direction Réseau N-1, Gestion Technique, pourront réaliser, en collaboration avec la filiale TUC RAIL, le dossier de sécurité et demander l'homologation de la nouvelle ligne au Service Public Fédéral Mobilité. Avec l'attestation d'homologation en poche, Infrabel pourra mettre cette ligne en service le 1er avril 2007 pour une exploitation commerciale.



### La ligne à grande vitesse 4 en quelques mots

En octobre 2000, Infrabel a débuté la construction de la ligne à grande vitesse de 35,2 km le long de la E19 Anvers-Breda.

Un pertuis sous le pont de la Havanastraat à Anvers-Luchtbal constitue le point de départ de la LGV 4 ou LGV Nord comme elle est aussi souvent appelée. La ligne à grande vitesse croise ensuite l'échangeur E19/A12 et continue en longeant l'autoroute sur son flanc ouest en direction de la frontière belgo-néerlandaise.

A Schoten et Braaschaat, un tunnel de 3,2 km de long protège la ligne contre les chutes d'arbres dans le Peerdsbos. Ce tunnel sert également d'écran anti-bruit le long de l'E19. Un peu plus loin, la LGV croise les étangs du Bloso via une digue de terre surélevée sur laquelle est construite la plate-forme ferroviaire.

### La LGV Nord en service commercial le 1er avril 2007

À Brecht, Infrabel commencera, fin 2006, l'achèvement du nouveau point d'arrêt de Noorderkempen, notamment des quais et des accès aux quais. Ce point d'arrêt est exclusivement

destiné aux trains du service intérieur et est amené à devenir un nœud important pour les transports en commun. Ensuite, la LGV poursuit son chemin via Wuustwezel en direction de Hoogstraten où, au passage de la frontière, à Meer, l'autoroute a été déplacée de 40 mètres vers l'est pour permettre le passage de la nouvelle ligne à grande vitesse.

Au total, une vingtaine de ponts et six entrées et sorties d'autoroutes ont été adaptés sur tout le tracé longeant la E19.

Grâce à la LGV Nord, les TGV pourront à terme rouler à une vitesse de 300km/h vers les Pays-Bas. Les trains IC du service intérieur pourront, quant à eux, rouler sur cette ligne à une vitesse de 200km/h. Grâce à la nouvelle infrastructure, le temps de parcours entre Anvers et Amsterdam sera réduit de moitié et ramené à une heure et sept minutes. Il ne s'agit là que d'un temps de parcours indicatif car, sur le plan de l'infrastructure, la ligne est conçue pour des vitesses élevées.

Infrabel investit au total 684 millions d'euros dans la ligne à grande vitesse entre Anvers et la frontière néerlandaise.

# ici & ailleurs

## // Prévention et Qualité

### Les activités de CPS certifiées ISO

**//** En obtenant le certificat ISO, CPS consolide ses activités comme service externe de prévention. CPS offre à la fois ses services au Groupe SNCB et à des clients externes. C'est l'occasion de faire le point sur ses missions avec Maryvonne Van den Heuvel, Manager, et le Team Qualité.

Corporate Prevention Services (CPS) fait partie de H-SC Stratégie et Coordination. Issu de la Loi "Bien-Etre" de 1996, CPS s'est dissocié de HR en 1999. Comme service de prévention, ses deux piliers sont la médecine du travail et le bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail. Maryvonne Van den Heuvel: *"De service interne de médecine du travail, CPS est aussi devenu un service 'externe' de prévention. CPS est en fait un organisme indépendant mais qui fait partie de la SNCB-Holding. Ainsi, nous travaillons non seulement pour les trois entreprises du Groupe, mais aussi pour des clients 'extérieurs' comme ABX, Tuc Rail, Eurostation... D'ailleurs, comme service externe de prévention, nous sommes le seul spécialiste agréé pour le secteur du transport ferroviaire"*.

#### CPS, c'est ...

Plus de 60 agents parmi lesquels des médecins, psychologues, ingénieurs tous conseillers en prévention, infirmières et personnel administratif, qui travaillent étroitement avec H-SE, HR et les présidents des Comités PPT (Prévention et Protection du Travail). C'est aussi trois départements: la surveillance médicale, la gestion des risques, qui veillent à la santé des travailleurs lors de l'exécution de leur travail, ainsi que le département organisation, qualité et informatique. Le département *surveillance médi-*

*cale* réalise les examens médicaux d'embauche et périodiques, ceux qui suivent des congés de maladie de plus de 28 jours... La *gestion des risques* comporte 5 sections illustrées par quelques exemples: la médecine du travail (dépistages, visites de lieux de travail, mesures de bruit, température, vibrations...), la sécurité du travail (suivi du projet «légionellose», suivi de l'évaluation des installations...), l'ergonomie (école du dos, participation dans un groupe international pour la conception d'un poste de conduite...). La section hygiène du travail évalue par exemple la dangerosité de certains produits et donne des conseils d'utilisation. Mme Van den Heuvel: *«Notre service psychosocial est aussi un domaine primordial. Nos psychologues y offrent assistance (employee assistance structure) aux travailleurs confrontés à des situations d'incidents, de suicide. Ils interviennent dans les dossiers de harcèlement moral ou sexuel. Ils réalisent aussi les évaluations psychotechniques, les examens d'aptitude, suite aux recrutements»*. CPS dispense lui-même des formations: maintenance de charges lourdes, premiers soins, formation harcèlement destinée au personnel de confiance, formation *comportement dans des situations d'agression...*

#### Urgence certificat

Le Certificat ISO 9001:2000 a été délivré le 18 septembre par le Belgian Certification



Geert Vancauwenbergs, infirmier, fait passer un test d'ergovision



Marc Goossens, psychotechnicien, explique à un candidat le déroulement d'un test psychodiagnostique





Entourée de son équipe, Maryvonne Van den Heuvel (Manager CPS) arbore fièrement le certificat



Catherine Winand, médecin du travail, en consultation pour une évaluation de santé



Sylvi Haesaert, infirmière, forme de futurs secouristes

Center. Obtenue pour l'ensemble des missions de CPS, il est valable trois ans, des audits intermédiaires ayant lieu tous les 9 mois. Mme Van den Heuvel: "Il était urgent de l'obtenir, car la reconnaissance de CPS en tant que service externe, valable au niveau fédéral jusque fin 2007, pouvait être remise en question...".

Soutenues par un consultant externe, les différentes étapes nécessaires à son obtention ont été réalisées en collaboration avec l'ensemble du personnel de CPS. Luc Vantrappen, coordinateur du Team Qualité: "Selon la liste des tâches, des groupes de qualité ont été constitués, mettant en œuvre procédures, instructions, formulaires et formations. Cette préparation a favorisé un vrai esprit d'équipe". Linsey Zuliani et Ilse Gillis, coordinatrices adjointes, ajoutent: "L'obtention du certificat n'est bien entendu qu'une étape dont il faut préserver les fruits: l'amélioration continue est bien l'objectif premier".

### Au centre, le client

Le processus lié au Certificat met l'accent sur l'importance du client. Les clients principaux sont bien sûr les employeurs qui s'assurent du bien-être / de la santé de leurs agents. Il y a aussi les travailleurs eux-mêmes qui, s'ils sont confrontés à des problèmes, peuvent toujours faire appel à CPS.

Et Mme Van den Heuvel insiste sur ce point: "Notre mission est d'occuper les travailleurs le plus longtemps possible dans les meilleures conditions, en évitant les accidents de travail et des maladies professionnelles: nous apportons donc une valeur ajoutée à l'entreprise même en influençant son bilan coût/bénéfice!"

### CPS, un véritable partenaire

Mme Van den Heuvel conclut: «Notre service de médecine du travail est de plus en plus considéré comme un véritable partenaire. Très qualifié, CPS est en mesure d'offrir toujours plus de services efficaces et de qualité. Nous souhaitons élargir encore le cercle de nos clients externes. Je voudrais aussi souligner l'excellente collaboration, la motivation et l'enthousiasme indéfectible du personnel de CPS. Par exemple, face au travail engendré par le recrutement massif qui s'annonce, nous sommes absolument prêts!».

Pour contacter CPS: 911 525 50 (F et N)

# nous

## // Nouveau Portal IntraWeb

### Le transfert du contenu vers le nouvel IntraWeb a débuté

**// Le projet Portal se concrétise: quelque 300 personnes ont commencé à publier le contenu actuel dans le nouvel environnement Portal.**

Début janvier 2007, le nouvel IntraWeb sera mis en ligne. Il offrira un look très différent et reposera sur une autre technologie. Il sera également pourvu d'un moteur de recherche performant.

#### Transfert du contenu

Les responsables du futur IntraWeb s'appliquent maintenant à actualiser et transférer les données présentes sur l'IntraWeb actuel vers le nouvel environnement Portal accessible le 1er janvier 2007, après avoir fini de suivre la formation à l'utilisation des nouveaux outils de gestion du nouveau système.

La tâche de ces responsables est lourde dans la mesure où une enquête a montré que les responsables de la publication de contenu ne peuvent consacrer plus de 10 à 25% de leur temps à la gestion de l'IntraWeb.

#### Deux profils par entité

Qui sont ces responsables 'web' ? Les

'webcoordinateurs' et les 'webauteurs':

1. le WEBCOORDINATEUR est le véritable responsable du contenu d'une direction. Il veille à la qualité de l'information publiée par sa direction ou son service. Il se charge d'élaborer le contenu à publier pour sa direction ou son service et ce, en respectant les directives et normes imposées par le Groupe de Pilotage, composé des responsables des équipes de Communication des trois entreprises, Erik Sclep, Philippe Rigaux et Benoît Gilson. Le webcoordinateur peut déléguer des tâches de publication de contenu sur l'intraWeb à des agents de sa direction, les 'webauteurs'.

Les webcoordinateurs sont près de 70 pour l'ensemble du Groupe SNCB et ont reçu en octobre une formation de 3 jours pour apprendre à utiliser la gamme étendue d'outils d'administration du Portal.

2. les WEBAUTEURS sont autorisés à publier des contenus déterminés, fixés aux champs de compétence de leur division ou bureau, et doivent répondre aux besoins en information des utilisateurs.

Les webauteurs sont actuellement plus de 400, répartis dans l'ensemble du Groupe SNCB. Ils auront aussi suivi une formation de 2 jours en octobre et novembre pour apprendre à publier les contenus.

#### Courrier via la fiche de paie

Autre avantage important offert par le futur Portal, l'IntraWeb sera disponible au personnel actif du domicile via Internet, moyennant l'introduction d'un nom d'identification et d'un mot de passe. Avec votre fiche de paie de fin novembre, vous recevrez un courrier expliquant comment vous pourrez accéder à l'IntraWeb et qui vous donnera vos données d'accès.

## // 26e Salon international d'art Fisaic

### 7 Belges primés à Tchèque 2006

Le Cercle National d'Arts Plastiques des Cheminots a participé au 26e salon d'art international Fisaic qui s'est déroulé à Litomerice en Tchèque du 8 septembre au 1er octobre 2006.

Onze pays participaient avec un total de 251 œuvres pour le concours. La Belgique présentait 30 œuvres pour le concours et 18 œuvres pour l'expo hors concours.

Le jury tchèque a sélectionné 8 œuvres belges dont 3 médailles et 5 diplômes. Dans la catégorie peinture, Eric Van de Wiele a remporté le 2e prix (médaille d'argent) avec 'Trilobia' et Hugo Van

Ransbeeck le 5e prix (un diplôme) pour 'Paarden'.

Dans la catégorie dessin, Noël Van den Brulle a remporté la médaille de bronze (3e prix) avec 'Pinson II', Dirk Vandebussche a remporté le 4e prix (un diplôme) et Tony de Bruycker a remporté le 9e prix (un diplôme) pour 'Achter een masker II'.

Dans la catégorie sculpture, Hugo Van Ransbeeck a remporté les 3e et 4e prix soit une médaille de bronze avec 'Orchidée' et un diplôme avec 'Janus'; et Roger Dumasy a remporté le 8e prix (un diplôme) pour 'Isthar'.



## // Services

## Rail Facilities: découvrez leurs promotions!

// Le Crédit Immobilier aux Cheminots n'est plus. Place à Rail Facilities! Rail Facilities étend ses services "sociaux" pour les cheminots actifs, pensionnés et leur famille au secteur notamment des loisirs. A la clé: une offre diversifiée de promotions.



- du gasoil de chauffage;
- des parcs de loisirs: Bellewaerde, Walibi et Disneyland Paris;
- certains achats informatiques (marque HP).

Prochainement, de nouvelles réductions devraient être proposées, notamment pour les pompes à essence et pour les abonnements de téléphonie mobile. L'objectif de Rail Facilities est de signer un contrat avec un nouveau partenaire tous les trois mois. Les perspectives sont larges car Rail Facilities n'offre jamais l'exclusivité au partenaire. N'hésitez pas à communiquer à Rail Facilities toute proposition intéressante que vous connaîtrez!

### Tout savoir sur les offres

Le site web a été relooké et étoffé. Il sera disponible en extraweb et pour les pensionnés en 2007. Une brochure est en cours de préparation. Dès à présent, pour être au courant des promotions, rien de tel que de s'inscrire à la newsletter via le site. Vous pouvez aussi obtenir les infos par courrier. Il suffit d'en faire la demande à Rail Facilities.

### En pratique

Dans certains cas, vous réservez la promotion, les tickets... par mail ou par téléphone auprès de Rail Facilities. Dès réception de votre paiement, les vouchers sont envoyés à votre domicile ou vous pouvez les retirer chez Rail Facilities. Dans d'autres cas, il vous suffit de dire au partenaire que vous êtes cheminot et montrer votre libre-parcours et une copie de l'offre. Sachez enfin que vos données sont strictement confidentielles et ne seront, en aucun cas, utilisées par les partenaires à des fins commerciales.

Un site: [www.b-rail.be/ck/](http://www.b-rail.be/ck/)

Un mail: [vesta@b-rail.be](mailto:vesta@b-rail.be) (vesta = «famille» en latin)

Un téléphone: 02 525 44 40/41

Une adresse: Rail Facilities (H-Finances), Rue de France, 56-58 – 1060 Bruxelles (rez-de-chaussée), ouvert de 9h à 16h.

Le secteur du service est en pleine éclosion dans toutes les entreprises. Rail Facilities, né en octobre 2006 à l'initiative de H-Finances et de H-Human Resources, relève d'une démarche sociale amenée à se développer encore davantage dans le Groupe. Rail Facilities reste toujours très actif dans le domaine des prêts hypothécaires et des prêts personnels, ainsi que dans le secteur des assurances, notamment grâce à un partenariat solide avec Ethias (prix Ethias – 4% de frais de gestion) et des labels de qualité certifiés par Test Achats. La nouveauté, c'est que Rail Facilities proposera à l'avenir des prix attractifs dans différents autres secteurs répondant aux besoins de la famille.

### Une large palette de réductions

Les avantages sont valables pour les cheminots actifs, pensionnés et leur famille jusqu'au second rang, et parfois même pour leurs amis et connaissances. Actuellement, il existe des réductions, permanentes ou ponctuelles, pour:

- aller au cinéma: prix variant de 5,30 à 5,90 euros la place, valable pour toute séance dans les salles du Groupe GIE (Imagix, Carollywood, Ecrans de Wallonie, Movie West et Utopolis), du Groupe Kinopolis et à l'Eldorado de Namur;



Pour 200 euros: 2 nuitées avec le petit-déjeuner et l'entrée aux parcs d'attraction pendant 2 jours pour 2 adultes! (valable à certaines dates en novembre).

# concours

## // Exposition Léon Spilliaert: à voir !

Le Musée des Beaux-Arts de Bruxelles présente actuellement - jusqu'au 4 février 2007 – une exposition consacrée à l'œuvre de Léon Spilliaert.

Cheminaut bien au-delà du symbolisme, la vision de Spilliaert, empruntée de l'esprit fin de siècle, déambule entre expressionnisme, surréalisme et géométrisme abstrait.

En répondant correctement à la question ci-dessous, 100 chanceux recevront chacun deux tickets et auront ainsi le privilège de découvrir cette exposition qui met en lumière l'œuvre singulière d'un artiste libre.

### // Bon à savoir !

B-Excursion « Léon Spilliaert »: train + entrée expo: à partir de 12 euros (tarif adulte – code billet 503).

Pour découvrir cette expo, utilisez votre libre-parcours ou vos billets de service et achetez votre ticket d'entrée sur place.

Renvoyez ce formulaire dûment complété (attention: un seul formulaire par personne !) pour le 12 décembre au plus tard: **Rédaction Connect – concours « Spilliaert » H-CO.001 section 26/2.**



Dans quelle ville est né Léon Spilliaert:

.....

Vos coordonnées (en majuscules):

Nom et prénom: .....

Numéro d'identification: .....

Adresse de service complète: .....