

CONNECT // 23

magazine du personnel du groupe SNCB // juin 2007



// Points d'arrêt

Réouvertures

// Diversité

Des focus-groupes pour en parler

// Cargo

Renaissance du Rhin d'acier



sommaire

magazine du personnel du groupe SNCB

// Qualité

ISO-fête à l'AT Hasselt page 3

// Stratégies

Des Focus Groups parlent Egalité Diversité page 4

Electrification d'un chaînon manquant page 4

AIRCO à gogo ? page 5

// Talents

La violence vaincue par ipon page 6

// Clients

Retour du "Transflandres" cet été page 8

Renaissance pour Halanzy, Aubange et Messancy page 8

// Cargo

B-Cargo à la reconquête du Rhin d'Acier "historique" page 10

// Témoins

Un chimiste au service du Groupe page 12

// Ici & ailleurs

www.infrabel.be est on-line page 11

// Evénement

Week-end de fête à Anvers-Central page 13

En mer avec Infrabel page 13

// Nous

La SNCB veut réduire les coûts des impressions page 3

Dernières nouvelles du Portal page 5

Izegem: une mobilisation exemplaire page 7

20 km de Bruxelles: une équipe aux couleurs de la SNCB page 14

Les conducteurs de Charleroi pendent la crémaillère page 15



Le train qui swingue

Le vendredi 11 mai, la SNCB et la Fondation 'Stichting Lezen' ont gâté nos voyageurs. Pour cette deuxième année de leur opération, ils ont distribué un recueil de conseils de lectures proposés par des artistes néerlandophones connus.

Ces recueils seront également distribués cet été lors d'un certain nombre de festivals de musique.



Edité pour le groupe par SNCB Holding avec Anne-Catherine, Christiaan Clapuyt, Caroline De Lille, Marinka D'Hondt, Jean-Paul Dumoulin, Leo Goossenaerts, Martial Host, Romina Keller, Alain-Pierre Meeus, Denis Moinil, Philippe Thils, Vanessa Vandenbruwaene, Barbara Verwilligen et Jean-Pierre Vantighem
Production: B-Print.
Rédaction: 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'



qualité

// Événement

ISO-fête à l'AT Hasselt

// Le 23 février 2007, l'atelier de traction de Hasselt a reçu la certification ISO 9001-2000. La SNCB compte déjà neuf ateliers de traction ayant obtenu cette récompense et démontre ainsi la très haute qualité de son travail en matière d'entretien du matériel.

L'AT Hasselt fait partie des neuf ateliers de traction de la Direction Production Technique qui assurent l'entretien à moyen et court termes.

L'AT Hasselt entretient les AM 96, des AR 41 et des Breaks. Au total, 172 collaborateurs y travaillent.

C'est le 23 février 2007 que l'AT Hasselt a obtenu la certification ISO 9001-2000.

Voilà une raison suffisante pour couronner comme il se doit les efforts de plusieurs mois des agents de l'atelier !

Le 1^{er} juin, tous les membres du personnel ont été invités à fêter l'événement en présence de Richard Gayetot (directeur général Production Technique) et Jean Denayer (ancien directeur général Matériel).

Leo Goossenaerts



Encore toutes nos félicitations à tous les membres du personnel pour ce beau succès !

nous

// Sensibilisation

La SNCB veut réduire les coûts des impressions

Bon, qu'est-ce que JE FAIS ?
J'IMPRIME CET AVIS QUI NOUS
DEMANDE DE NE PLUS IMPRIMER
LES E-MAILS OU PAS ??



// Chaque année, le coût d'impression de documents sur les imprimantes de la SNCB est estimé à 1,5 million d'euros. Le Comité de Direction de l'entreprise souhaite réduire ce coût.

Nombre d'entre nous ont pris l'habitude d'imprimer tous les documents qui leur parviennent, leurs mails, des brochures aux nombreuses pages, sans toujours être sûrs d'en avoir réellement besoin.

Côté SNCB, le coût des impressions sur les quelque 2.500 imprimantes, 300 photocopieuses et 650 fax, est évalué à 1,5 million d'euros (soit plus de 60 millions de francs belges), environ le prix d'une voiture M6 ! Ce coût intègre à la fois l'achat du papier et celui des cartouches d'encre...

La direction sensibilise !

Le Comité de Direction de la SNCB a décidé de réduire le coût des reproductions de 480.000 euros, soit environ 30% de réduction.

D'autres décisions ont été prises, comme l'adaptation standard des imprimantes en mode "impression recto/verso" et "impression économique" dès la livraison. Vos collègues responsables de la bureautique peuvent vous aider à configurer en ce sens les imprimantes déjà en place. Contactez-les !

stratégies

// Sensibilisation à la Diversité



Des Focus Groups parlent Egalité Diversité

// Qu'est-ce que les cheminots comprennent quand on leur dit "Diversité" et comment y réagissent-ils ? Connect est allé s'informer en assistant à des sessions de Focus Groups.

Pour découvrir ce que le mot "diversité" cache ou représente pour les cheminots, des groupes ciblés ont été réunis à divers endroits du pays. Dans un certain nombre de sites, des groupes de 8 à 10 personnes ont été invités à s'exprimer sur le sujet. Et là, les membres de la cellule Diversité, accompagnés par les experts de l'université d'Hasselt, ont glané les informations pour se faire une idée aussi précise que possible de ce que la diversité représente au quotidien

pour le personnel du Groupe SNCB. Les conclusions de ces rencontres seront utilisées pour la mise au point d'un plan d'action Diversité destiné à la communication sur ce thème.

Les Focus Groups, en pratique

C'est au bâtiment Flandria, à Gand, que Connect a pu observer un groupe le 9 mai. Premier travail pour chaque membre: coucher sur papier ce que "diversité sur le

lieu de travail" évoque pour elle/lui. Deuxième temps, temps de parole. Chacun(e) explique ses expériences positives et négatives personnelles dans ce domaine. Enfin, le groupe peut exprimer ses propositions en vue de renforcer les avantages de la diversité, une politique de diversité étant indispensable pour le plus gros employeur du pays.

Une année d'activité

Le comité Egalité Diversité a publié un rapport d'activité où tout est dit à propos de la diversité, de l'égalité des chances, de notre politique globale d'ouverture. On peut le consulter sur l'intranet.

// Montzen - Aix-la-Chapelle Ouest

Electrification du chaînon manquant

// Infrabel et DB-Netz ont signé récemment une convention en faveur de l'électrification de la ligne reliant Montzen à Aix-la-Chapelle Ouest.



Le viaduc de Moresnet, bientôt sous tension

Les gestionnaires d'infrastructure belge et allemand se sont unis pour électrifier la ligne transfrontalière Montzen – Aix-la-Chapelle. Ce dernier chaînon, d'une longueur de 8 km, est situé sur l'axe de 162 km reliant le port d'Anvers à l'Allemagne.

Sur la ligne, la "frontière technique" (zone de transition pour le changement d'alimentation électrique entre la Belgique et l'Allemagne) est située en Belgique, sur le viaduc de Moresnet. En amont de ce point, la ligne sera donc électrifiée en courant continu 3kV propre au système belge tandis qu'en aval, entre Moresnet et Aix-la-Chapelle, c'est un courant alternatif 15kV

16 2/3 Hz (système allemand) qui alimentera les caténaires.

Une fois achevée, pour le changement d'horaire de décembre 2008, cette électrification, qui constitue un réel atout pour la région liégeoise et les ports belges, entraînera la suppression des changements de locomotive en gares de Montzen et d'Aix-la-Chapelle, augmentant fortement la vitesse commerciale et réduisant les temps de parcours entre Anvers et les zones industrielles allemandes. Le recours à la traction électrique de bout en bout permettra en outre de tracter des convois plus lourds, accroissant la capacité de cet axe stratégique.

Les travaux d'électrification débuteront en octobre en gare de Montzen. Infrabel et DB Netz y investiront conjointement quelque 2,07 millions d'euros.

stratégies

// Campagne énergie: quatrième thème

AIRCO à gogo ?

// Vous avez la climatisation dans votre local ? Utilisez-la avec modération. Et fermez portes et fenêtres avant de climatiser.

Décider d'installer ou non la climatisation dans un espace de travail est toujours le fruit d'une mûre réflexion. Le confort doit être un facteur de décision mais la réalisation technique et les coûts en sont d'autres. Car refroidir coûte trois fois plus cher que chauffer...

En été, la température acceptable dans les locaux est d'environ 24 degrés. Dans nos régions, la puissance des systèmes limite à 5 degrés l'écart de refroidissement entre la température extérieure et la température intérieure. En période de canicule, le système a donc de toute façon ses limites.

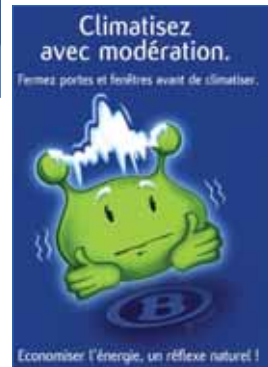
Là où vous disposez de la climatisation (même si les appareils sont pour la plupart pré-réglés), suivre quelques bons

conseils permet de réduire la consommation et la facture énergétiques. Suivez le guide:

- ne climatiser qu'en cas de réel besoin;
- ne climatiser pas plus que nécessaire;
- quand vous climatiser votre local, fermez les portes et surtout... les fenêtres;
- avant de refroidir votre local, pensez à éloigner les sources de chaleur extérieure (rayons du soleil) et intérieure (PC, photocopieuse, imprimante, etc.);
- veillez à ne rien poser sur/près des appareils de climatisation;
- signalez les locaux inoccupés où fonctionne l'airco;
- de manière générale, signalez tout dysfonctionnement ou suggestion à votre service technique local ou à votre relais énergie.



C'est l'affiche qui illustre le quatrième thème de notre campagne interne de sensibilisation. Elle est diffusée, ainsi que son autocollant correspondant, sur les sites où un système de climatisation est effectivement mis à disposition des collaborateurs.



nous

// Informatique

Dernières nouvelles du Portal

// Les importants problèmes techniques qu'a rencontré le nouvel IntraWeb depuis son lancement trouvent progressivement leur solution.

Désormais, près de 80 % du personnel choisit de consulter le nouvel IntraWeb mis en place début janvier 2007 et qui connaît des améliorations techniques constantes, plutôt que l'ancien.

Problèmes techniques côté Infrabel

Il reste toutefois encore d'importants problèmes techniques d'accès au nouvel

IntraWeb, principalement au sein de la Direction Infrastructure, chez Infrabel. H-ICT s'active à les régler. Pour faire simple, disons que ces problèmes résultent notamment d'une mauvaise compatibilité entre les produits Microsoft et Oracle, de même qu'à la configuration de l'infrastructure informatique du Portal mise en place pour la gestion de la sécurité. En raison d'ailleurs de ces problèmes, les gestionnaires de l'IntraWeb

doivent maintenir plus longtemps que prévu la page intermédiaire permettant de choisir d'accéder au nouvel IntraWeb ou à l'ancien. Pour le personnel de la SNCB et de la SNCB-Holding, il ne devrait plus être possible d'accéder à l'ancien IntraWeb à partir de l'automne. Cet accès sera maintenu plus longtemps pour le personnel d'Infrabel.

Petite nouveauté pour ceux qui disposent d'une adresse mail du Groupe SNCB : il est désormais possible d'accéder à Teamware directement après l'introduction du mot de passe et du code du Token, sans donc passer d'abord par la page d'accueil du Portal.

talents

// Formation des agents de sécurité

La violence vaincue par ippon

// Dans un Connect précédent, vous avez fait la connaissance des nouveaux collègues des services de sécurité du Groupe. Connect a rendu visite à un groupe de 14 nouveaux venus en pleine action sur le tatami à Bruxelles-Midi ...

De nombreux nouveaux collaborateurs de CSS ont entamé leur carrière dans le Groupe le 1^{er} mars. Ces recrues ont été plongées depuis lors dans la formation de base du gardiennage. Rapportage, droit, philosophie et objectifs, gestion psychologique de conflits... tout cela relève d'un programme bien fourni. Les techniques de défense physiques représentent un aspect important de la formation de nos futurs agents de sécurité spécialisés parce que la prévention a malheureusement ses limites.

Tous sur le tatami !

Le vendredi 13, c'est le grand branle-bas de combat pour une journée de formation au dojo, le local de formation aux sports de défense du TIS (*Technical Intervention Security*) dans les catacombes de Bruxelles-Midi. Le programme consiste en l'apprentis-

sage d'un certain nombre de prises de base destinées à maîtriser des agresseurs. L'instructeur Geert commence par passer en revue un certain nombre de principes avec ses élèves. Une bonne connaissance théorique est importante pour fonctionner de manière optimale sur le terrain. Reconnaître un agresseur, entrer ou non en contact visuel avec des individus violents et déterminer à partir de quand il est question de légitime défense: tout ça doit devenir automatique. Après un court échauffement par des exercices abdominaux et de stretching, c'est le moment de se lancer dans l'apprentissage à bras le corps - au sens propre et figuré - des techniques de défense. Une expérience particulièrement 'physique'... Pour certains participants, c'est une découverte, parfois rude, des sports de combat et des techniques de défense.

Philippe (46 ans)

"C'est le job de mes rêves et je suis prêt à me donner à fond ! Voilà 27 ans que je travaille aux chemins de fer belges. J'ai commencé comme poseur de voie puis j'ai été conducteur de manœuvre et soudeur. Devenir agent de police était un rêve d'enfance, mais dans mes jeunes années, les études, ce n'était pas vraiment mon 'truc'... Cela ne m'a pas empêché de continuer à rêver d'un job dans le secteur de la sécurité et quand j'ai eu la chance de participer à l'examen d'agent de sécurité, j'ai sauté sur l'occasion. Pour me préparer, je suis allé questionner des brigades dans la région de Gand. Le jour de l'épreuve d'admission, j'avais 40 de fièvre, mais j'ai tenu bon !

C'est assez dur, car la dernière fois que j'ai dû 'bloquer' remonte à 1978 ! Mais je ne me plains pas. Avec un but dans la vie, on peut déplacer des montagnes. Ce que j'aime, c'est aider des gens et le Groupe SNCB me donne la chance d'en faire mon métier".

Frank (31 ans)

"Après 6 ans comme speaker à la cabine d'Anvers-Berchem, j'ai senti le besoin de 'prendre l'air' (rires). Avant de donner une nouvelle orientation à ma carrière, je suis allé discuter avec les membres de Securail à Anvers, pour en savoir le plus possible sur le contenu concret de ce job.

J'ai toujours souhaité travailler à Bruxelles-Midi parce que l'endroit me fait penser à un aéroport. Un site international, c'est l'idéal pour celui qui veut un job varié. La formation aussi est variée et on apprend beaucoup de choses utiles ici".



Apprentissage "à bras le corps"

talents

Abdelilah (26 ans)

"Je travaillais dans un hôtel quatre étoiles qui était une entreprise familiale. C'était très bien, mais j'éprouvais le besoin d'évoluer dans une grosse entreprise bien structurée. De plus, j'avais entendu parler de la campagne de diversité aux chemins de fer.

A mon avis, un agent de sécurité fait bien plus de prévention que de répression. Négocier avec patience constitue l'un des traits forts de mon caractère. De même, mes connaissances linguistiques me seront très utiles sur le terrain. Pour moi, il est important de pouvoir s'adresser aux gens dans leur langue pour pouvoir éviter et/ou résoudre des problèmes. En effet, le client est roi dans

le Groupe SNCB !

Au départ, je ne savais pas très bien ce que je devais attendre de la formation. Notre formation est très étendue, mais, tout compte fait, ça me plaît beaucoup. Je n'ai pas non plus peur du travail sur le terrain: je suis sur mes gardes, mais je reste optimiste !"

Romina Keller



De gauche à droite: Frank, Abdelilah et Michel suivent les indications du moniteur

nous

// Accident en gare d'Izegem

Une mobilisation exemplaire

// Le 26 avril dernier, une collision entre une rame circulant à vide et un train de voyageur se produisait en gare d'Izegem. Deux membres du personnel du Groupe SNCB figuraient parmi les 51 blessés dénombrés.

Informés de l'accident, les Administrateurs délégués du Groupe SNCB, Jannie Haek, Luc Lallemand et Marc Descheemaeker se sont rendus immédiatement sur les lieux afin de manifester la sympathie de l'ensemble du personnel du Groupe à l'égard des victimes et de leurs familles et, naturellement, envers les deux collaborateurs qui figuraient au nombre des blessés. Sur place, ils ont également pu constater

de visu la mobilisation rapide et efficace du personnel des trois sociétés, qui a permis de prendre immédiatement les mesures les plus adéquates pour prêter assistance aux victimes et à leurs familles mais aussi pour restaurer très rapidement le trafic en gare d'Izegem.

La sécurité, notre priorité !

Plus que jamais, la sécurité demeure une priorité absolue dans l'ensemble des

activités exercées par le Groupe SNCB. Si nombre de solutions techniques sont actuellement en cours d'implémentation (concentration des cabines de signalisation, équipement du réseau du système européen interopérable ETCS et déploiement du réseau GSM-R), Infrabel entend aussi tirer tous les enseignements de cet accident pour améliorer encore ses procédures et déterminer ce qui peut encore être entrepris afin de s'assurer que cela ne puisse plus se reproduire à l'avenir. Infrabel confiera d'ailleurs à des experts indépendants des études complémentaires en la matière.

clients

// Points d'arrêt

Renaissance pour Halanzy, Aubange et Messancy

// Depuis le 14 mai dernier, les trains s'arrêtent à nouveau à Halanzy, Aubange et Messancy. Les trois points d'arrêt ont bénéficié d'importants investissements pour y construire de nouveaux quais et les doter de toutes les infrastructures d'accueil.

La mise en place de mesures particulières par le gestionnaire de l'infrastructure a permis l'attribution du marché des travaux de construction des nouveaux quais dès le 25 janvier de cette année et leur début le 12 février, simultanément dans les trois points d'arrêt.

Les conditions climatiques clémentes, l'optimisation du phasage des travaux, le suivi attentif du dossier par le chef d'arrondissement d'Arlon et l'efficacité de l'entrepreneur désigné ont permis une exécution des travaux sans retard et leur achèvement dès la mi-avril ! Des travaux qui représentent pour Infrabel un investissement de plus d'un million d'euros.

Modernes et accueillants

En pratique, Infrabel a procédé à la construction de deux nouveaux quais à Halanzy et à Aubange et d'un quai unique à Messancy. Ces quais de 55 cm de haut ont une longueur de 80 m à Messancy et de 185 m à Halanzy et à Aubange pour pouvoir y accueillir les trains les plus longs dans de bonnes conditions. Ils sont pourvus en outre de tout le confort en matière d'éclairage, de sonorisation, de signalétique et de mobilier.

La SNCB-Holding a veillé de son côté à doter les trois points d'arrêt d'un nombre suffisant de places de parking (voitures et deux roues) gratuites. À Halanzy, la SNCB-Holding a ainsi investi quelque 150.000 euros pour y aménager un nouveau parking gratuit de 50 places tandis que, à Aubange et à Messancy, des accords ont été conclus avec les communes pour permettre à chacun des deux points d'arrêt d'accueillir quelque 25 voitures. Les trois haltes seront en outre pourvues prochainement de nouveaux râteliers couverts pour vélos.



Denis Moiril

Quelque 30.000 personnes font chaque jour la navette entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg. Dans ce contexte, la réouverture des points d'arrêt d'Halanzy, Aubange et Messancy, attendue depuis des années, est très appréciée et aura un impact non négligeable lors de la prochaine rentrée scolaire.

Grâce à cette réouverture et aux facilités de parkings, les habitants des zones concernées ont aujourd'hui la possibilité de laisser leur véhicule à la gare et ne sont plus obligés de se rendre à Virton ou Rodange, d'où un gain de temps non négligeable et une meilleure flexibilité. La réouverture permet également d'ouvrir cette desserte pour les futurs clients des communes françaises avoisinantes, comme Lusson.

En un temps record

Les voyageurs et navetteurs des lignes 165 (Virton-Rodange) et 167 (Arlon-Rodange) attendaient cela depuis l'introduction des nouveaux horaires de la SNCB en décembre 2006 et la mise en service de la relation Virton-Rodange/Rodange-Athus-Arlon desservie par les opérateurs belge et luxembourgeois. La construction par Infrabel de nouveaux quais leur permet désormais d'embarquer à bord de trains modernes et confortables.

Infrabel a ainsi répondu à leurs attentes et à leurs préoccupations en un temps record puisque les travaux de réaménagement complet de ces trois points d'arrêt requerraient normalement 15 à 18 mois de travaux pour une mise en service attendue en décembre 2007 au plus tard.

clients



Denis Moirni

Le 8 mai dernier, l'inauguration festive de ces nouvelles infrastructures par Luc Lallemand, Administrateur délégué d'Infrabel, Vincent Bourlard, Directeur général Patrimoine de la SNCB-Holding, et Michel Jadot, alors General Manager Voyageurs de la SNCB, a été saluée par les enfants des écoles de Messancy venus saluer le retour des trains à quai...

Clientèle en progrès

Que ce soit par la liaison Virton-Rodange ou Arlon-Athus-Rodange, la SNCB vise à atteindre une moyenne de 900 voyageurs par jour en 2007 et 1.215 en 2009.

// SNCB

Retour du "Transflandres" cet été

// Pour la deuxième année consécutive, le train Lille-Bruges-Ostende circule cet été entre les métropoles flamandes de Belgique et de Flandres.

Nos clients vont pouvoir découvrir les villes flamandes de Belgique et de France grâce aux trains touristiques Lille-Bruges-Ostende qui circulent depuis le 25 mai et jusqu'au 30 septembre.

Fruit d'une excellente collaboration entre la SNCB et la SNCF, le "Transflandres" effectue chaque week-end cinq allers-retours à des prix très 'estivaux'.

Cinq trains le week-end

Cinq trains directs confortables relient chaque week-end les villes de Lille (France), Bruges et Ostende. Ces trains sont proposés chaque vendredi, samedi et dimanche, dans les deux sens de circulation. Les samedis et dimanches, deux départs sont possibles, le matin ou le soir.

Tarifs attractifs

Un tarif promotionnel est appliqué le week-end durant toute la saison estivale pour tous les trains circulant à destination de Lille au départ de toute gare belge. Depuis le 25 mai et jusqu'au 30 septembre, une réduction de 40 % est accordée pour tout voyage aller-retour effectué durant le week-end (vendredi, samedi, dimanche).

Les enfants de moins de 12 ans accompagnés (maximum 4 enfants par adulte payant) profitent du tarif forfaitaire de 6 € pour un aller-retour en deuxième classe et de 9 € pour un voyage aller-retour en première classe.

Ce tarif promotionnel est donc valable pour les trains touristiques directs Ostende-Bruges-Lille mais également pour l'ensemble des trains au départ de toute gare belge à destination de Lille.

Tarif Trampoline

Pour les trains classiques qui traversent la frontière, il existe un accord bilatéral entre la SNCB et la SNCF qui permet des tarifs avantageux pour le transport transfrontalier de courte distance. Ainsi, sur les axes Tournai/Mouscron - Lille, Courtrai-Lille et Mons/Quévy - Aulnoye/Maubeuge ainsi que pour la relation Charleroi-Jeumont, les clients peuvent profiter du billet Trampoline (valable un jour) ou de la carte Trampoline (valable une semaine ou un mois). Les prix Trampoline sont basés sur les tarifs en trafic intérieur de la SNCB et de la SNCF, plus avantageux que les tarifs transfrontaliers.

Attention: le tarif promotionnel (- 40 %) est valable durant tout un week-end tandis que le tarif Trampoline est valable la semaine et le week-end, pour un nombre illimité de voyages.

cargo

Marchandises

B-Cargo à la reconquête du Rhin d'Acier "historique"

// Le 15 mars dernier, B-Cargo a circulé sur une partie du tracé historique du Rhin d'Acier. Cette ligne relie le port d'Anvers au bassin allemand de la Ruhr et revêt une importance primordiale pour B-Cargo tout comme pour le port d'Anvers.



En effectuant ce parcours, B-Cargo a voulu montrer sa détermination à remettre ce trajet en service.

Le Rhin d'Acier est une relation marchandises qui relie le port d'Anvers à l'Allemagne. Le tracé s'étire sur 164 kilomètres, dont une cinquantaine en territoire néerlandais. Mais cette ligne n'est actuellement pas opérationnelle sur tout son tracé. Le dernier tronçon entre Roermond (NL) et la frontière allemande n'a pas encore été rouvert. Les autorités néerlandaises ont érigé cette région en zone de silence, ce qui oblige nos trains à opérer un contournement via Venlo. Ce détour porte la durée totale du voyage à 6 heures, vu que le convoi est forcé d'effectuer 3 changements de front.

Importance du Rhin d'Acier

Anvers a besoin d'une relation rapide et aisée avec l'hinterland allemand. Ce besoin est appelé à s'accroître avec l'ouverture du Deurganckdok. La zone portuaire d'Anvers

représente un point nodal important pour le secteur marchandises. C'est dans ce cadre que B-Cargo peut pleinement jouer son rôle d'opérateur régional et aider à prévenir l'asphyxie imminente du trafic. En effet, le train représente l'option idéale pour le transport de masse et contribue sur un mode écologique et pratique à chasser des nuées de camions de nos routes.

La ligne actuelle, qui relie Anvers à l'Allemagne via Hasselt, Visé, Montzen et Aix-la-Chapelle, n'est pas optimale pour les relations avec la région de la Ruhr. Vers Duisbourg, ce trajet est plus long et parsemé de plusieurs pentes raides, ce qui limite le tonnage que les locomotives peuvent tracter (de quelque six à huit cent tonnes en moins).

Traité du Rhin d'Acier de 1873

Au XIX^{ème} siècle, le traité de partage du territoire entre Pays-Bas et Belgique stipule que la Belgique a droit à une relation - fer-

roviaire ou fluviale - avec l'Allemagne via le territoire néerlandais. En 1873, avec le Traité du Rhin d'Acier, les Etats optent officiellement pour une relation par chemin de fer. Six années plus tard, le Rhin d'Acier est devenu une réalité et peut accueillir ses premiers trains.

Le Rhin d'Acier fut la première ligne ferroviaire internationale et est toujours resté une importante ligne en Europe, y compris pour le transport de voyageurs. Toutefois, au début des années nonante, la demande de transport sur cette ligne avait tellement baissé qu'elle finit par être abandonnée provisoirement.

Rhin d'Acier: le contentieux

Le conflit entre les autorités belges et néerlandaises concernant le Rhin d'Acier ne date pas d'hier. Les Pays-Bas ne souhaitent pas rouvrir complètement la ligne et prônent plutôt une alternative au Rhin d'Acier ou des mesures d'accompagnement pour réduire les nuisances sur leur territoire. L'une des propositions consiste à creuser un tunnel sous la réserve naturelle "De Meinweg". Le gouvernement néerlandais craint également que la réouverture de cette ligne ne favorise l'émergence d'un concurrent pour la Betuwelijn, la nouvelle relation entre le port de Rotterdam et l'hinterland allemand. En 2003, on décida de soumettre le dossier à la Cour Permanente d'Arbitrage de La Haye. Ce tribunal, qui est chargé de trancher des litiges internationaux, a rendu un arrêt en mai 2005. La Cour a décidé que les autorités néerlandaises ne pouvaient pas s'opposer à la réactivation de la ligne de chemin de fer et que la Belgique et les Pays-Bas devaient prendre chacun la moitié du coût environnemental à leur charge. Le Secrétaire d'Etat aux Entreprises Publiques Bruno Tuybens a diligenté un comité d'experts pour évaluer les coûts et soumettre une proposition.

ici & ailleurs

Nouveau site internet

www.infrabel.be est on-line

// Début juin, Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, a mis son nouveau site internet en ligne. Le site web s'adresse aux voyageurs mais aussi aux opérateurs ferroviaires. Le moment est venu de présenter ce tout nouveau site web.

Au fil de ses pages, le nouveau site web d'Infrabel présente les divers aspects de l'entreprise. Dans la première rubrique, le visiteur peut découvrir la structure de l'entreprise, les organes de gestion et le fonctionnement d'Infrabel. Grâce à ce site, Infrabel souhaite en outre tenir les gens informés des grands projets en cours ou programmés.

La partie du site intitulée "projets" donne des informations précises sur les grands projets comme le RER, le Diabolo, les travaux d'infrastructure entre Gand et Bruges et les lignes à grande vitesse.

Sur la page destinée à la presse, le visiteur retrouve tous les communiqués de presse d'Infrabel. Elle contient les dernières nou-

velles tant sur les grands projets que sur les travaux à plus petite échelle ainsi que sur les incidents affectant le réseau. Toute personne souhaitant encore plus d'information peut poser sa question au service de communication d'Infrabel au moyen d'un formulaire.

Une communication ouverte avec les riverains

Les personnes habitant le long d'une voie ferrée peuvent cliquer pour se rendre sur une page qui leur est destinée. Les riverains peuvent y suivre pas à pas l'avancement des travaux dans leur environnement immédiat. Les informations sont subdivisées par commune et par chantier. Un simple clic de souris suffit pour découvrir les informations les plus récentes sur les travaux à un endroit déterminé.

Le client est roi

A côté du site Infrabel, "Accès au Réseau" dispose également de son propre site web. L'organisation et les atouts du réseau d'Infrabel y bénéficient d'une grande attention. Le site présente aussi les procédures que les clients (potentiels) d'Infrabel doivent suivre pour pouvoir accéder au réseau. Un "Business Corner" a été créé spécialement pour eux, à partir duquel les entreprises ferroviaires peuvent consulter "en ligne" les réglementations et informations relatives à leurs trains. Ultérieurement, les clients pourront même gérer la composition de leurs trains "en ligne".

Quelques atouts

Le nouveau site web affiche un design original, conforme à la charte graphique d'Infrabel.

Les informations sont aisément accessibles grâce au moteur de recherche. Enfin, le site peut être rapidement mis à jour. Infrabel vise ainsi une diffusion aisée et rapide de l'information.



Collaboration interne

Le développement de ce site web a mobilisé plusieurs services au sein d'Infrabel, en collaboration avec le service ICT de la SNCB-Holding pour l'aspect technique du projet. Le service de communication d'Infrabel a aussi apporté une importante contribution à la rédaction des textes et à la mise en forme du site.



témoign

Témoign

Un chimiste au service du Groupe

// Ghislain Ruelle dirige le laboratoire de Schaerbeek. Ce service peut évaluer et analyser tous les matériaux et produits achetés ou utilisés par le Groupe.

Denis Moirisi



l'autre. Aujourd'hui, nous nous situons au sein de la Direction Stratégie & Coordination de la SNCB-Holding."

Le Groupe, premier client

Notre chimiste a donc passé 35 ans au laboratoire : *"J'y suis entouré d'une équipe pluridisciplinaire, composée notamment de chimistes, ingénieurs civils, de techniciens-chimistes et techniciens-mécaniciens gradués, de préparateurs-mécaniciens. Le laboratoire répond à la norme ISO 17025 et est reconnu comme laboratoire accrédité au niveau national et européen depuis 1997."*

Depuis fin 2000, Ghislain Ruelle dirige cette équipe de 25 personnes. Le laboratoire offre ses services aux Directions Production et Technique (ex-Matériel) et Achats et Logistique de la SNCB, Patrimoine de la SNCB-Holding, et Infrastructure et Achats d'Infrabel. *"Je cherche à mieux faire connaître notre expertise auprès de ces Directions, car je pense que nous devrions effectuer pour elles un travail davantage préventif que curatif."*

Mais le laboratoire compte aussi des clients externes, comme le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (MET), De Lijn, Saint-Gobain Performance Plastics, AIB-Vinçotte, Solvay, la STIB, Bombardier Transport, etc. Preuve d'un savoir-faire dont toute l'équipe en place est fière...

Sur une superficie de 2.200 m², dans un bâtiment situé à côté de la gare de Schaerbeek, le laboratoire dispose d'une technologie performante, d'une valeur actualisée de 3,5 millions d'euros, qui lui permet de soumettre à une large gamme de tests tous les matériaux et produits ferroviaires mis en oeuvre au sein du Groupe.

A la tête de ce service : Ghislain Ruelle. *"Après avoir obtenu ma licence en sciences chimiques, je suis arrivé à la SNCB, en 1972", raconte Ghislain Ruelle. "Mais je vous avoue avoir au début pensé quitter la SNCB, parce qu'à l'époque de mon stage, le laboratoire était sous-équipé. J'ai même dû l'effectuer... à l'Université Libre de Bruxelles."*

Son stage terminé, il décide cependant de rester à la SNCB : *"depuis, je n'ai jamais quitté le laboratoire. Mais ce dernier a migré à de nombreuses reprises d'une Direction à*

événement

Gare et jonction ouvertes au public

Week-end de fête à Anvers-Central

// Quelque 66.000 personnes ont profité du week-end des 19 et 20 mai derniers pour visiter le tunnel ferroviaire sous la ville d'Anvers et la nouvelle galerie commerciale au cœur d'une gare d'Anvers-Central en fête.

Après avoir convié son personnel à inaugurer les nouvelles infrastructures en gare d'Anvers-Central en mars dernier, le Groupe SNCB invitait cette fois le grand public à découvrir le résultat de neuf années de travaux. Quelque 66.000 curieux ont répondu favorablement à l'invitation.

Parmi les nombreuses activités et animations festives proposées en gare et sur la place Reine Astrid, 33.000 personnes ont choisi d'embarquer gratuitement à bord des trains de la SNCB affrétés par Infrabel pour partir à la découverte du tunnel de la nouvelle jonction nord-sud d'Anvers. Ce week-end "portes ouvertes" était

aussi l'occasion de fouler pour la première fois le sol de la nouvelle galerie commerciale de la gare, réalisée par la SNCB-Holding.

Une galerie qui propose pas moins de 65 commerces des plus variés.

Des expositions et des projections de films invitaient également le public à en apprendre d'avantage sur cette gare majestueuse ainsi que sur les travaux titanesques qui y ont été entrepris depuis 1998.

Enfin, dans le but de recruter de nouveaux talents, un stand d'information avait été installé au cœur de la gare afin de présenter aux visiteurs venus nombreux le large éventail des opportunités de carrière au sein des trois entreprises du Groupe SNCB.



Une galerie commerciale flambant neuve

Invitation au personnel

En mer avec Infrabel

// Le festival "Ostende à l'Ancre" avait lieu cette année pendant le week-end de Pentecôte. Après le succès rencontré l'année dernière, Infrabel a à nouveau offert la chance à quelque 200 collaborateurs de vivre une expérience unique à bord d'un bateau à voiles.

Il était écrit dans les étoiles que cet événement réservé au personnel serait à nouveau un succès. Les places disponibles avaient à peine fait leur apparition sur l'intranet que déjà les premières inscriptions affluaient. En moins d'une heure, toutes avaient été distribuées. Et même un long déplacement pour rejoindre Ostende n'a pas tempéré cet enthousiasme. Un café corsé et un robuste biscuit de marin plus tard, chacun était

armé pour vivre une aventure en mer. A bord du Mercedes, une légère brise marine prodiguait une bonne dose d'iode. Une bonne heure et demie après avoir largué les amarres, les participants retrouvaient la terre ferme. Pour beaucoup, la balade aurait pu durer encore plus longtemps. Ronny Verhaeghe, qui travaille pour Infrabel-Réseau à Bruges, la résume ainsi: "Je pense pouvoir dire au nom de tous que c'était une expérience inoubliable. J'apprécie beaucoup



Des cheminots au pied marin

qu'Infrabel ne nous oublie pas, même en dehors du train-train quotidien". Et il n'est pas le seul à penser cela. En effet, un jour plus tard, nous avons trouvé dans notre boîte mail la réaction spontanée d'un proche d'un collaborateur: "Pas de pirate ou de tempête en mer et pourtant, c'était un voyage palpitant. Nous avons vraiment apprécié. Merci à Infrabel de penser aussi aux familles des collaborateurs".

nous

20 km de Bruxelles

Une équipe aux couleurs de la SNCB

// Le dimanche 27 mai, parmi les 28.000 participants aux 20 kilomètres de Bruxelles, une équipe de 63 sportifs a couru sous les couleurs de la SNCB. Parmi les 63, il y avait 4 femmes.

Voici les noms des cinq premiers coureurs "SNCB" aux 20km: Luc BRUSSEEL (264^e, 1h16'39"), Jean-Luc HANNECART (289^e, 1h17'11"), Frédéric KAISIN (406^e, 1h18'59"), Erwin ROTTIERS (521^e, 1h20'05"), Franky VANTYGHEM (695^e, 1h21'47"). La première femme de l'équipe SNCB est Janick DEBROUX (9.112^e, 1h48'01").

A 57 ans, Jacques Laurent, dépanneur diesel au Poste d'Entretien de Mons, est un des plus anciens joggeurs du groupe: "Cela fait 20 ans que je cours à pied. Je préfère courir un marathon car j'aime courir longtemps. J'ai ainsi couru les marathons de Rotterdam, Paris (trois fois), Munich, Londres, et même celui de Chicago. Mon meilleur temps était 2h54. Les 20 kilomètres sont pour moi un parcours de santé: je vais courir pour le plaisir." Jacques Laurent a fini 2.102^e, avec un temps de 1:29:32.

Bravo à tous. Rendez-vous est pris pour 2008 !

Martial Host



Détente avant le grand départ

Martial Host

Jacques Laurent se confie à Connect



Nouveaux locaux

Les conducteurs de Charleroi pendent la crémaillère

// Depuis la mi-avril, les 200 collaborateurs du dépôt de Charleroi bénéficient du confort de leurs nouveaux locaux. Visite guidée avec Pierre Gravar, dirigeant de la Cellule technique des conducteurs de Charleroi..



Denis Moirill

bâtiment du futur bloc 20, offrent désormais confort et fonctionnalité aux agents. L'opportunité s'est présentée dans le cadre de la rénovation globale de la gare de Charleroi.

On y entre dorénavant par une porte sécurisée, uniquement accessible par badge. Après avoir dépassé le bureau des instructeurs, lumineux et spacieux, et celui des annotateurs visiblement contents de leurs nouvelles installations, on arrive dans le local de prise de service.

On a soigné...

Pierre Gravar: *"On a soigné le mobilier, plus propice à la détente active entre deux services. Un écran sur lequel défilent des communications de service permet aussi de parfaire la formation. Nous allons y publier par exemple des messages en néerlandais dans le cadre de la formation linguistique".* Un local vitré mais séparé permet de consulter les feuilles de service en toute quiétude. Pierre Gravar insiste aussi sur les 5 salles de cours climatisées désormais disponibles. *"L'avantage du site est qu'ici tout est regroupé; on ne doit plus se*

déplacer pour aller en cours. Par ailleurs, les simulateurs de conduite seront prochainement installés dans un local mitoyen".

En continuant la visite au premier étage, on peut apercevoir des salles de cours, claires et fonctionnelles. Mais aussi et surtout les vestiaires. Ils sont vastes, bien agencés. C'est d'une netteté ! Pierre Gravar: *"Nous avons 6 douches à présent. Avant il n'y en avait qu'une. Autre nouveauté: il y a maintenant un vestiaire spécifique pour les conductrices".*

Nous redescendons dans le local central. Les conducteurs présents confirment leur satisfaction ! Un nouveau cadre de vie, c'est important pour eux et pour leurs nouveaux collègues, car ici, comme ailleurs, recrutement et formation sont plus que jamais à l'ordre du jour.

Pierre Gravar: "On a soigné..."

Samedi 12 mai, c'était Portes Ouvertes ! Les conducteurs ont été invités avec leur famille à faire le tour des installations. La veille, c'était l'inauguration officielle en présence des responsables locaux et de la Direction "Trains". Il y a de quoi se réjouir car les nouveaux espaces, situés dans le tout nouveau



Denis Moirill

Les instructeurs au travail

Le local de prise de service

Concours

Grand concours Rail Facilities & Proximus



5 magnifiques GSM Samsung à gagner

Voulez-vous remporter l'un des 5 magnifiques GSM Samsung E250 de la Proximus Collection ?

Derrière l'élégant design avec appareil photo VGA intégré du SGH-E250 se cache une multitude de fonctions. Ce téléphone tribande GPRS est doté d'un large écran TFT couleur qui met en valeur son interface noir & blanc. Il possède la fonction Bluetooth et MP3.



Pour participer, rien de plus simple, ils vous suffit de répondre aux 2 questions ci-dessous et de nous renvoyer le bon à l'adresse suivante avant le 31 juillet 2007:

Rédaction Connect
 Concours Rail Facilities Proximus
 H-CO.001
 Section 26/2

Grand concours Rail Facilities - Proximus

Nom: Prénom:

Adresse: Rue: N°: Bte:

Code Postal: Localité:

Adresse e-mail:

Téléphone:

Question 1: Quelle est la nouvelle formule tarifaire proposée par Proximus dans le cadre de notre contrat EPP ? (voir contrat EPP sur notre site www.b-rail.be/ck/)
 Smile 5 Smile 10 Smile 20 Smile 35

Question 2: Combien de parcs d'attractions sont présents comme partenaires avec Rail Facilities?
 2 5 8 10