

29connect

Magazine du personnel du groupe SNCB janvier 2008

Subsides européens
pour les rails belges

Les ateliers SNCB
créatifs et productifs

Un award pour
l'informatique de Traffic control

10 ans de grande vitesse





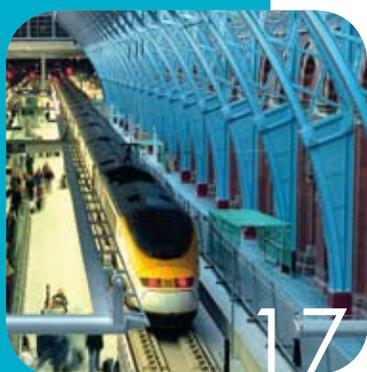
B-Cargo
restructuration

06



Les uniformes
nouveaux

12



Saint Pancras

17



24

1 an
Rail Facilities
Les derniers
bons plans

connect dans ce numéro

en chiffres

03 Un deuxième Strategy Day pour le Holding

stratégie

04 La SNCB au féminin

05 L'Europe octroie 94 millions € à Infrabel

06 B-Cargo achève sa restructuration

infrastructure

07 10 ans de grande vitesse en Belgique

08 Les perles de nos LGV

09 5 millions € dans la région du Centre

10 La caténaire à Bruxelles retient toute l'attention

sécurité

12 Les uniformes nouveaux sont arrivés !

talent

14 Un bond dans le 21^{ème} siècle!

gares

09 Le Holding descend à *Next Station*

15 Cadeau somptueux pour Anvers

matériel

16 Wagons adaptés par l'AC de Gentbrugge

16 La créativité au pouvoir à la SNCB

client

17 Bienvenue à Saint Pancras !

18 Un jour, dans un train... en oubliant
mon précieux porte-documents...

18 La SNCB a adapté ses horaires le 7 janvier

nous

19 5.000 euros pour notre solidarité sociale

19 Les *Fair Trains* ont circulé pour Oxfam Solidarité

20 Les cheminots ont du cœur

21 IntraWeb, du nouveau depuis décembre

22 Envie de relever le défi ? Nous vous attendons !

23 On ira tous tous tous manger dans nos restos !

23 Et les gagnants sont...

Edité pour le groupe
par SNCB Holding
avec

Annelies De Keyser,
Caroline De Lille,
Jean-Paul Dumoulin,
Romina Keller,
Alain-Pierre Meeus,
Philippe Thils,
Vanessa Vandenbruwaene,
Barbara Verwilligen et
Jean-Pierre Vantighem

PHOTOS

Leo Goossenaerts,
Martial Host,
Denis Moïnil

MISE EN PAGE

Jansen & Janssen,
www.jaja.be

PRODUCTION

B-Print

ADRESSE

Connect,
H-CO.001, s. 26/2, 52-54
Rue de France,
1060 Bruxelles

E-MAIL

connect@b-holding.be



Stratégies

Un deuxième Strategy Day pour le Holding



En décembre, la Direction du Holding a convié ses cadres supérieurs à un nouveau Strategy Day. Au programme de cette session tenue au Palais des Beaux-Arts de Bruxelles : les Indicateurs clés de performance (KPI).

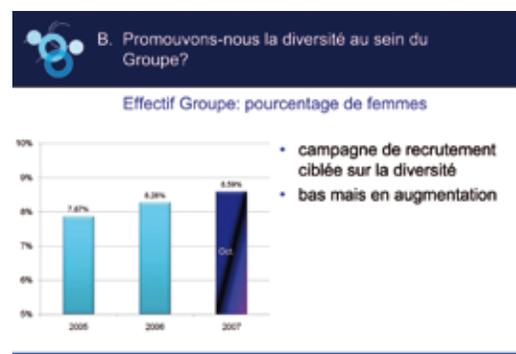
en chiffres



Promouvons-nous la mobilité en Belgique : propreté et accessibilité des gares – propreté des gares Holding, évaluation interne. L'objectif de propreté des 37 gares Holding est de 85 %. Et pourquoi pas 100 %, nom d'un chien ? 85 % de propreté, c'est l'état de votre salon après le passage de la femme de ménage. Un objectif de 100 %, c'est ce à quoi doit correspondre la propreté d'une salle d'opération ...

Les KPI sont un outil de gestion qui permet de voir dans quelle mesure nous atteignons nos objectifs de performance. Et visiblement, nous sommes sur la bonne voie. L'analyse des KPI permet aussi de rectifier en continu le tir de la stratégie de gestion.

Au regard de 8 questions-clés, le panel a présenté les statistiques, les projets et les engagements stratégiques du Holding (voire du Groupe). Via un vote interactif, les invités ont pu tester leur connaissance de certains indicateurs. Il leur a été demandé par exemple quel est le pourcentage de femmes dans l'effectif total du Groupe... Bonne nouvelle: la majorité d'entre eux avaient la réponse exacte !



Promouvons-nous la diversité : pourcentage de femmes dans l'effectif Le pourcentage des femmes dans l'effectif total du Groupe est de 8,6 % (octobre 2007). Pour info, il était de 7,9 % en 2005. Ca vaut bien un Ladies Day !

Ladies' Day 2007

La SNCB au féminin

La troisième édition du Ladies' Day a été organisée le vendredi 30 novembre 2007. Avec un concept différent des autres années.

stratégie

Ce 30 novembre, la SNCB invitait une centaine de ses collaboratrices à la troisième édition de son Ladies' Day dans les salons de l'hôtel Radisson SAS à Bruxelles. C'est une initiative de la Présidente du Conseil d'Administration, Edmée De Groeve: 'J'ai créé le Ladies' Day en 2005, dès la création de la SNCB en tant qu'opérateur ferroviaire, afin que les femmes de notre entreprise puissent se rencontrer et réfléchir ensemble à ce qu'elles peuvent apporter dans une société telle que la nôtre, et à la Société en général. C'est aussi pour elles l'occasion d'interchanger leur expérience professionnelle avec d'autres, issues du Groupe SNCB.'

Participant

Les invitées du Groupe SNCB au Ladies' Day formaient un bon mélange de femmes de terrain et de personnes issues du management. Elles ont été en majorité choisies suivant deux critères: elles n'avaient jamais été invitées aux éditions précédentes et la priorité avait été donnée aux nouvelles recrutées en 2006.

Groupes de travail interactifs

Les femmes de la précédente édition du Ladies' Day avaient suggéré davantage d'in-

teractions et d'échanges entre les participantes. Pour cette raison, les participantes ont pu assister à deux ateliers dirigés par des coachs. Les thèmes: 'Femmes d'action' et 'La gestion de soi au féminin'.

Côté francophone, ces ateliers étaient dirigés par les coachs Dominique Monami (l'ex-championne de tennis) et Catherine Gernay. Yvonne Van Deursen en Hilde Jacobs officiaient côté néerlandophone.

Quelques suggestions

Tout comme lors de la précédente édition, les participantes ont eu l'occasion d'émettre des idées contribuant à un meilleur environnement de travail. Voici quelques exemples: 'Profiter de la diversité linguistique dans les trois sociétés (Infrabel, SNCB, Holding) pour organiser des échanges d'enfants du personnel durant les vacances afin de permettre l'apprentissage des langues par immersion.'

'Une meilleure gestion de l'énergie: détecteur pour l'éclairage des locaux peu occupés.'

2008

Si vous n'avez pas été invitée cette année, ne désespérez pas... Fort de son succès, le Ladies' Day aura certainement lieu en 2008!



Au-dessus: La gestion de soi au féminin. Dessous: Quelques hommes, quand-même, dans cette assemblée. L'un est devenu fédéralement célèbre depuis.

édition 2006

Lors de la deuxième édition, en 2006, de nombreuses participantes avaient exprimé le besoin de réfléchir à des solutions contribuant à réduire les problèmes de mobilité au sein des grandes villes, leur permettant ainsi une meilleure gestion du temps de manière à pouvoir davantage concilier vie professionnelle et vie privée. Une mission qui tombait à pic pour une société de transport telle que la SNCB qui, en la personne de sa Présidente, a travaillé cette idée et a recherché des partenaires afin de mener à bien un projet de création de crèche à proximité d'une grande gare. Le projet sur les rails, reste maintenant à le concrétiser et à l'étendre à plusieurs grandes villes et donc gares belges, tant en Wallonie qu'en Flandre et à Bruxelles.

Nouvelles infrastructures

L'Europe octroie

94



millions € à Infrabel

Le 29 novembre dernier, la Commission européenne a accordé à Infrabel divers subsides d'un montant total de 94 millions € pour la période 2007-2013. Ces subsides contribueront à financer 5 projets d'infrastructure majeurs qui contribueront à la mobilité et au développement du rail en Belgique.

stratégie

La Commission européenne a répondu favorablement aux demandes introduites par Infrabel en faveur de plusieurs projets ferroviaires majeurs vitaux pour la mobilité européenne. Un soutien qui confirme la place centrale du réseau ferré belge en Europe. Elle a accordé 94 millions d'euros à répartir, pendant une période de 6 ans, entre 5 projets ferroviaires majeurs au cœur de l'Europe.

Le corridor C

Ce corridor (voir carte) de fret est appelé à devenir une véritable autoroute ferroviaire pour le trafic marchandises entre Anvers et Bâle ainsi qu'entre Anvers et Lyon. Infrabel déploiera le système européen interopérable ETCS sur les 510 km belges concernés d'ici 2013. Un budget total de 72 millions € y sera consacré, dont 36 millions font l'objet d'un subside européen.

L'axe Bruxelles-Luxembourg

Déclaré projet transeuropéen prioritaire par la Commission européenne, la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg

bénéficiera d'un subside de 30 millions € pour la période 2007-2013, en plus des 3,5 millions déjà accordés en 2006. Les investissements réalisés jusqu'en 2013, soit 680 millions €, permettront de relever la vitesse à 160 km/h sur une grande partie du tracé et d'ainsi améliorer sensiblement les temps de parcours entre Bruxelles et Luxembourg (2h10 contre 2h30 actuellement).

Le Diabolo

Le Diabolo a pour but d'améliorer l'accessibilité de l'aéroport de Bruxelles par le rail. Son financement est assuré par un Partenariat Public-Privé pour la partie du projet située sous l'aéroport tandis qu'Infrabel réalisera sur fonds propres une nouvelle ligne Schaerbeek-Malines sur la berme centrale de l'autoroute E19 pour un montant de 250 millions €. Après les 3 millions € accordés en 2006, quelque 15 millions ont cette fois été octroyés au projet par la Commission européenne.

Le Rhin d'Acier

Le projet de réouverture de cet itinéraire –

le plus court – reliant le port d'Anvers à la vallée de la Ruhr en Allemagne bénéficiera quant à lui d'un subside de 7 millions €. Cette somme sera utilisée pour réaliser les études préalables aux aménagements indispensables sur les territoires belges et néerlandais. Ces aménagements sont évalués à 700 millions €.

Le réseau à grande vitesse

Les 6 millions € de subsides attribués au projet, report d'un budget accordé précédemment mais non encore utilisé, portent sur la finalisation des lignes à grande vitesse vers les Pays-Bas et l'Allemagne. Parmi les 6 demandes de subsides introduites par Infrabel auprès de la Commission européenne, celle relative à la liaison ferroviaire du Liefkenshoek est la seule qui n'a pu être satisfaite. La réalisation de cette nouvelle liaison ferrée sous l'Escaut, entre les rives droite et gauche n'est toutefois pas remise en cause. En effet, des négociations sont actuellement en cours pour financer sa réalisation au moyen d'un Partenariat Public Privé.



Transport de fret B-Cargo achève sa restructuration

B-Cargo achève actuellement sa restructuration, entamée en 2002, pour mieux se positionner dans un environnement largement libéralisé et mieux répondre aux besoins de ses clients.

stratégie

Après avoir revu la structure locale et créé ses Rail Cargo Centers (RCC), B-Cargo refond actuellement l'organisation de ses services centraux. L'objectif est d'être davantage orientés vers le client et de regrouper les tâches selon une logique industrielle.

La stratégie de B-Cargo repose sur 3 piliers : le rôle d'opérateur local, les corridors internationaux et la spécialisation sur certains segments.

Le nouvel organigramme de B-Cargo transpose ces priorités. Ainsi, la filialisation du front office commercial doit permettre à B-Cargo de suivre le client comme il le souhaite, quand il le souhaite et où il le souhaite. La filialisation de certaines activités de production sur les corridors se poursuit : après SIBELIT qui réalise de bonnes performances en qualité et en compétitivité, B-Cargo concrétisera en 2008 un autre projet vers l'Allemagne.

Business Management & Planning

B-Cargo réunit en un seul service tout ce qui a trait à la politique économique et à la planification à long et court terme. Là se trouve aussi l'interface avec les filiales commerciales et sont également gérés le développement des nouveaux produits et la gestion des opérations à l'étranger.

Production

Sont réunis ensemble au sein de ce service, toutes les équipes chargées de la production en temps réel, autrement dit le Cargo Operating Center, les Rail Cargo Centers et le management des systèmes de sécurité.

Equipment

Ce service se concentre sur la gestion du parc de wagons, l'évolution de la responsabilité vers les filiales commerciales et la très complexe migration vers le système des Contrats Uniformes d'Utilisation (CUU),

qui régleront les conditions de mise à disposition et de traitement des wagons.

General Management & Support Services

Sont regroupées auprès du General Manager toutes les équipes de support stratégique. Ainsi en est-il du change management chargé de piloter et accélérer tous les processus de changement internes et externes, le project team IT, les finances et l'administration, les ressources humaines et la communication interne.

A travers toute la réforme, c'est la survie de l'activité que B-Cargo veut assurer, tout en mettant sur le marché des produits qui répondent mieux aux attentes des clients, notamment en termes de qualité et de compétitivité.

Anniversaire
10 ans

de grande vitesse en Belgique



Depuis 10 ans, la grande vitesse révolutionne les habitudes de voyage en train. Infrabel a célébré, le 14 décembre dernier, une décennie de lignes à grande vitesse en Belgique.

C'est le 14 décembre 1997 que, pour la première fois, un train à grande vitesse a parcouru l'entièreté de la ligne à grande vitesse reliant Bruxelles à la frontière française, faisant de la Belgique et de la France les deux premiers pays au monde à être reliés de la sorte.

5 ans de travaux

Il aura fallu cinq ans de travaux et un investissement de 1,42 milliard € pour permettre à ce premier train commercial de parcourir à 300 km/h, en site propre, les 75 km séparant Lembeek de Wannehain, près de la frontière française. Un tronçon qui, depuis lors, est parcouru quotidiennement par 108 trains, qu'il s'agisse de Thalys à destination de Paris, d'Eurostar se rendant à Londres ou de TGV ralliant diverses régions de France.

Pour la petite histoire, on retiendra que, dès juin 1996, un premier tronçon de 15 km de cette LGV avait été mis en service entre Antoing et la frontière, autorisant déjà des

circulations à grande vitesse mais de façon très partielle, les trains empruntant alors jusqu'à Antoing le réseau classique à vitesse réduite.

L'Allemagne et les Pays-Bas bientôt à Grande Vitesse

En 10 ans, les choses ont décidément bien évolué et Infrabel est aujourd'hui en passe de faire de la Belgique le premier pays européen à terminer son réseau de Lignes à Grande Vitesse. En effet, la branche Ouest terminée, les travaux se sont enchaînés pour mener à bien la réalisation des branches Est et Nord. Un premier tronçon de la branche Est, entre Louvain et Ans, est achevé en 2002. La perspective d'une liaison à grande vitesse vers l'Allemagne se précise alors.

Dans l'intervalle, en 2000, les travaux débutent sur la branche Nord, entre Anvers et la frontière néerlandaise et, en 2001, entre Liège et la frontière allemande, sur la branche Est. Des chantiers aujourd'hui clôturés et sur lesquels les tests en matière de

signalisation (ERTMS) sont en cours.

Infrabel mettra la branche Nord à la disposition des opérateurs au printemps prochain tandis que le dernier tronçon de la branche Est, à destination de l'Allemagne, sera mis en service dans le courant du second semestre de 2008.

Un ambitieux projet de 5,2 milliards €

Aujourd'hui, le réseau à grande vitesse belge compte 4 lignes reliant Bruxelles à la France, à l'Allemagne, à l'Angleterre et aux Pays-Bas. Il totalise 314 km dont 200 en site propre. L'intégration harmonieuse des tracés dans les paysages traversés, la construction d'ouvrages d'art remarquables, comme le viaduc d'Arbre, le plus grand viaduc ferroviaire d'Europe (2 km), et le recours aux techniques les plus avancées en matière de signalisation sont quelques-unes des caractéristiques majeures de cet ambitieux projet. 'Au total, 5,2 milliards € ont été investis dans la construction des lignes nouvelles ainsi que dans la modernisation de certains tronçons existants. Une réalisation qui place définitivement le réseau belge au cœur du rail européen', conclut Luc Lallemand, administrateur délégué d'Infrabel.

infra-
structure

Ouvrages d'art Les perles

de nos LGV

Nos Lignes à Grande Vitesse comptent quelques ouvrages d'art remarquables. **Panoramique.**

LGV Ouest

Le viaduc d'Antoing au dessus de la vallée de l'Escaut

La LGV 1 traverse la vallée de l'Escaut à Antoing. Le viaduc d'Antoing, construit entre 1993 et 1995, est long de 439 m et enjambe l'Escaut sur une distance de 120 m.

Le viaduc de Bruxelles-Midi

Depuis le 10 décembre 2006, les trains à grande vitesse à destination du nord de la France passent par le nouveau viaduc de Bruxelles-Midi. Ce viaduc, construit entre 2004 et 2006, a une longueur de 435 m et enjambe les 22 voies de la gare. Il relie la LGV 1 aux quais de la gare (côté rue de France) sans croiser les voies à l'entrée de Bruxelles-Midi.

vue, de croiser les lignes 27 et 25. La portée de ce pont d'acier en arc atteint les 136,2 m. Avec le viaduc de Prester (L37/LGV3), le viaduc de Bruxelles-Nord dispose de la plus longue portée sur le réseau belge. Son arc a une hauteur de 22 m.

Le viaduc de Hammerbrücke

Le viaduc de Hammerbrücke, situé sur la ligne 37, a été totalement rénové. La longueur totale du viaduc est de 285 m. Pas moins de 6.270 m³ de béton et 2.720 tonnes d'acier ont été nécessaires à sa construction. Le dernier tronçon entre le Hammerbrücke et la frontière allemande (3 km) a également été modernisé afin de permettre aux TGV d'entrer en Allemagne à une vitesse de 160 km/h.

LGV Est

Le tunnel de Soumagne

À la sortie de l'agglomération liégeoise, TUC RAIL, la filiale d'Infrabel, a construit le tunnel de Soumagne pour traverser le plateau de Herve. Ses 6,53 km en font le plus long tunnel ferroviaire de Belgique. Au cœur de ce tunnel à double voie, les TGV circuleront à une vitesse de 200 km/h.

Le viaduc de Bruxelles-Nord

À Schaerbeek, un tout nouveau viaduc permet à la ligne 36 Bruxelles-Louvain, réno-

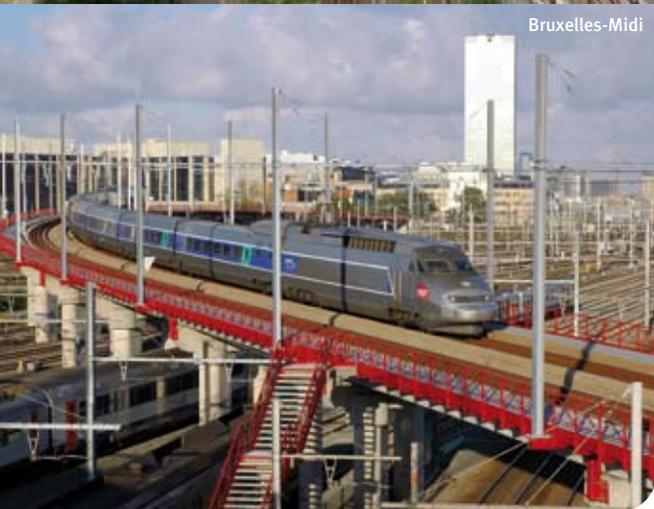
LGV Nord

La jonction Nord-Sud d'Anvers

Infrabel a officiellement ouvert la jonction Nord-Sud d'Anvers en mars 2007. Grâce à cette liaison ferroviaire de 3,8 km reliant Anvers-Berchem à la Damplein, tant les trains internationaux que ceux du service intérieur peuvent passer sous la ville en direction des Pays-Bas. Les trains circulent à une profondeur moyenne de 18 m sous Anvers via un tunnel ferroviaire de 1,2 km de long situé entre l'Astridplein et la Damplein. La vitesse maximale des trains dans le tunnel est de 120 km/h.



Schaerbeek



Bruxelles-Midi

infra-
structure

Infrabel investit

5 millions € dans la région du Centre

Infrabel investira prochainement 5 millions € dans la région de La Louvière. Un investissement qui s'accompagne du financement par la société Duferco du raccordement au réseau belge de la plateforme multimodale de Garocentre.



infra-structure

Le 13 décembre, le dossier de raccordement de Garocentre au rail a connu un épilogue positif. L'accord conclu par Infrabel avec la société Duferco et le Port Autonome du Centre et de l'Ouest prévoit en effet que l'entreprise métallurgique financera elle-même la construction sur son site du maillon ferré appelé à raccorder Garocentre au réseau belge.

'Ayant réservé depuis longtemps un budget de 5 millions € pour ce projet, Infrabel utilisera dès lors ce montant d'une autre manière, mais toujours au profit de la région

du Centre' explique Guy Vernieuwe, Manager Stratégie d'Infrabel.

Anticiper les trafics

Outre la réalisation d'un second accès ferroviaire au site de Duferco, Infrabel investira à La Louvière Industrielle en vue d'améliorer les possibilités d'exploitation du site mais aussi la sécurité du personnel qui y travaille. Le faisceau de La Croyère sera

quant à lui modernisé et relié au réseau côté Manage. Ces travaux permettront à Infrabel d'anticiper les trafics ferroviaires qui seront générés par Garocentre et par l'augmentation attendue des activités sur le site de Duferco.

Enfin, les voyageurs de la région ne seront pas oubliés. Le solde du budget initialement prévu sera consacré à l'amélioration de l'accueil en gare de La Louvière Centre.

Gares

Le Holding descend à *Next Station*

La SNCB Holding a participé à *Next Station*, la 2ème conférence internationale dédiée aux gares qui s'est tenue à Paris les 6 et 7 décembre derniers.

 Doter nos gares d'une personnalité forte grâce à une architecture de qualité



Cette conférence, organisée par la SNCF et l'UIC, s'est voulu un lieu d'échange pour les responsables des gares des entreprises ferroviaires, les représentants des villes et des clients, des architectes, des sociétés de services...

Les thèmes abordés s'articulaient sur 3 axes autour desquels la SNCB Holding a exposé ses vues: la gare est un acteur de la

mobilité, mais aussi un acteur du développement durable et de la vie urbaine.

Les gares belges, c'est tendance !

Notre délégation à Paris a fait le point sur la modernisation des 37 gares gérées par le Holding, a insisté sur la translativité des grandes gares du pays et sur l'intermodalité entre les différents moyens de transport. L'accueil, l'entretien, la propreté, la sécurité et les concessions étaient au programme, ainsi que les parkings autos/vélos. Sans oublier la dynamisation du tissu socio-économique et de l'urbanisme autour des gares.

gares

Plan de modernisation

La caténaire à Bruxelles retient toute l'attention



infra-
structure

La caténaire constitue un maillon essentiel d'un réseau ferroviaire moderne. De petits incidents peuvent très vite conduire à d'importants retards, particulièrement dans une zone dense comme Bruxelles où 1100 trains environ circulent chaque jour. Infrabel a, par conséquent, élaboré un plan de modernisation de la caténaire dans la zone de Bruxelles.

'En 2005 et 2006, nous avons été confrontés à une série d'incidents qui nous ont menés à la conclusion suivante: 80 à 90% de nos installations caténaires étaient à remplacer', explique Julien Peeters, Chef de Zone Infrastructure pour la Zone de Bruxelles. 'C'est la raison pour laquelle nous investirons pas moins de 100 millions d'euros dans la rénovation des installations et la restructuration de l'entretien au cours des 10 prochaines années. Ce projet ambitieux sera supervisé par un groupe de travail au sein duquel on retrouve le département Courants forts représenté notamment par Messieurs Marcelis et Gilson, TUC

RAIL et la division Courants forts de la Zone de Bruxelles.'

Un plan en plusieurs phases

Dans un premier temps, Infrabel renouvellera principalement le fil de contact afin de garantir la fluidité du trafic. Dans un second temps, l'accent sera plutôt mis sur la réélectrification des nombreuses lignes ferroviaires qui ont été électrifiées dans les années '50 et '60. En la matière, les grands grils de Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord constituent des zones critiques: ce sont deux faisceaux importants et deux axes principaux de pénétration dans Bruxelles.

'En avril 2008, nous lancerons deux grands chantiers', explique Gert Schevernels, Chef de Zone adjoint Courant forts. 'Nous mettrons particulièrement l'accent sur la rénovation des fils de contact et sur le réglage de la caténaire afin d'en accroître la fiabilité en cas de chaleurs extrêmes. En septembre et décembre prochains, notre filiale TUC RAIL



Julien Peeters (à gauche) et Gert Schevernels



entamera aussi deux grands chantiers visant à renouveler la caténaire: la modernisation complète de la caténaire entre la jonction Nord-Midi et les quais de Bruxelles-Nord et la rénovation totale de la caténaire dans les faisceaux importants de Schaerbeek-Formation figurent au programme.’

En 2007, Infrabel et TUC RAIL ont déjà beaucoup œuvré. C’est ainsi que le fil de contact de la ligne 25 entre Bruxelles-Nord et Schaerbeek a été totalement renouvelé. Entre Schaerbeek et Vilvorde, les installations caténaires de la ligne 25 ont également été complètement rénovées. Sur la ligne 124, le fil de contact a déjà été renouvelé à 75%. A Bruxelles-Midi, le gril d’entrée est à présent terminé tandis que le gril de sortie l’est à 75%.

‘Grâce aux efforts soutenus des services de Monsieur De Ganck, et du service chargé de la Coordination des travaux et du trafic en particulier, nous disposons de périodes dépourvues de trafic plus étendues qui per-

mettent une avancée rapide du renouvellement’, ajoute Gert.

‘2011 sera pour nous une année charnière’, déclare Julien Peeters. ‘A ce moment là, toutes les installations caténaires devront être fiables. Nous souhaitons ainsi garantir et améliorer encore la ponctualité du trafic ferroviaire dans la zone de Bruxelles ! Au-delà de 2011, nous poursuivrons la modernisation. Pour 2016, les axes secondaires et les voies accessoires feront également l’objet d’un renouvellement.’

Une approche intégrée

Julien Peeters: ‘Notre plan de modernisation vise une approche intégrée. Les grands travaux d’infrastructure constituent bien sûr une partie essentielle du plan, mais sans les moyens humains adéquats, nous n’arriverons à rien. Par conséquent, nous devons d’abord engager du personnel supplémentaire, principalement des ingénieurs et des techniciens’.

‘L’entretien constitue un second pilier essentiel du plan. Nous avons donc modernisé en profondeur notre centre d’entretien et le matériel qui s’y trouve, ainsi que notre autorail ES500. La sécurité de notre personnel occupe en outre une place centrale. Nous accordons d’ailleurs beaucoup d’importance à la formation de nos collaborateurs, aux fiches de travail et de sécurité, ainsi qu’aux conférences de sécurité. Nous récoltons déjà maintenant les premiers fruits de ces efforts’, dit Gert.

‘Immédiatement après l’incendie de la sous-station de Bruxelles-Midi, en décembre 2006, nous avons déjà réalisé une grande campagne d’entretien. Fort heureusement, nous avons pu compter sur l’aide de nos collègues des quatre autres districts. En un temps record, ils ont pris en charge pas moins de 80 km de lignes dans la zone de Bruxelles et y ont réparé ou détecté les points les plus critiques. Nos collègues méritent donc bien, eux aussi, un petit coup de chapeau’, sourit Julien Peeters.



Security & Securail

Les uniformes nouveaux sont arrivés

sécurité

Mourad dans son nouveau look

En ce début 2008, pas moyen de les rater : les agents de sécurité ont fait peau neuve. Connect s'est entretenu avec le chef de la sécurité Jean-Pierre Tondeleir sur les nouvelles tenues CSS.

C'est depuis l'été dernier qu'on planche sur les nouveaux uniformes de nos agents de sécurité. 'Jannie Haek trouvait que les gens de Securail passaient inaperçus dans les gares', selon Jean-Pierre Tondeleir. 'Pour nous, ça tombait à pic parce que l'amélioration de la visibilité de nos agents de sécurité figurait déjà en bonne place dans notre campagne de prévention. De plus, nous savions qu'un Arrêté Ministériel sur les uniformes dans le secteur de la sécurité était imminent.'

Cet AM est devenu réalité depuis le 8 juin 2007. Il a pour but de différencier nettement les services et firmes de sécurité des services publics similaires comme la police ou encore les gardes urbains. Désormais, les firmes de gardiennage privées et assimilées (donc notre propre Corporate Security Service) ne pourront plus utiliser dans leur palette de couleurs que du noir, du blanc, du rouge et du jaune. En outre, ils devront arborer obligatoirement le label Vigilis.

Groupe de travail

Vu l'importance primordiale accordée à l'avis des *utilisateurs* et à la subdivision de ceux-ci en trois grandes catégories : intervention, gardiennage statique et accueil, un groupe de travail a été mis sur pied. Ceux qui étaient appelés à porter les nouvelles tenues ont répondu à un questionnaire sur la qualité et les besoins concocté par le service *Achats*. Ensuite, ils ont pu enfiler et tester tous les vêtements proposés.

és !

des réactions

Titillés par la curiosité, nous sommes allés jeter un œil aux sessions de mensurations pour les nouveaux uniformes. Et tous les agents de sécurité que nous avons rencontrés étaient vraiment aux anges !

‘Le nouvel uniforme est très beau et de bonne qualité’, déclare Francine de Securail. ‘C’est important, car je le lave moi-même (rit) ! La coupe est beaucoup plus élégante, on se sent vraiment plus femme. Il est pratique et le fait qu’il y ait également de toutes petites mensurations est très chouette.’ L’agent d’accueil Véronique se délecte des tissus choisis. ‘La texture est très agréable et le modèle des petites vestes est raffiné. Qu’il y ait des mensurations pour les *grandes dames* (rit), c’est pas mal non plus.’



Véronique et Marie-Jeanne à l’essayage

Livraison rapide

Il a été opté pour des modèles existants avec des mensurations standard adaptées aux exigences de CSS en matière de couleurs et de logos. ‘Cela permettra de garantir une livraison rapide. Dans le passé, il arrivait qu’un nouvel agent de sécurité doive ronger son frein pendant de longs mois avant de recevoir son uniforme.’

C’est pour ça que les nouvelles tenues feront partie du décor ferroviaire dès le début 2008. De même, la livraison à domicile des uniformes constitue une primeur et permettra d’éviter des pertes de temps aux collaborateurs CSS.

Noir, rouge et blanc

Les uniformes majoritairement gris de CSS appartiennent définitivement au passé. Désormais, vous ne pourrez plus passer à côté d’eux sans les voir. C’est ainsi que les gens de Securail patrouilleront dorénavant en veste rouge à inscription blanche dans le

dos, polo rouge et pantalon noir séant. Dès à présent, B-Security se pare entièrement de noir. Les agents d’accueil dans les bâtiments du Groupe SNCB auront fière allure dans leurs tailleurs-jupes et/ou tailleurs-pantalons gris pour les dames et dans la nouvelle tenue grise aux motifs rouges pour les hommes.

‘Nous voulons que nos collaborateurs se sentent à leur aise’, indique Jean-Pierre Tondeleir. ‘C’est pourquoi nous avons vraiment pesé le moindre détail. Nos nouveaux uniformes présentent une belle coupe qui met la silhouette de nos collaborateurs en valeur. C’est ainsi que nous avons opté pour de véritables polos hommes et dames. Quant aux chaussures, nous avons choisi des modèles flambant neufs disponibles en plus en deux largeurs.’

Meilleur marché que les anciens uniformes

Pour la conception et la composition des nouveaux uniformes, priorité a été donnée

à la qualité et à la facilité d’emploi. Cela a été rendu possible en privilégiant des modèles de base existants : on a opté pour des matériaux de grande qualité, tout en réalisant avec les nouvelles tenues une économie de 25 % par rapport aux anciens uniformes. A CSS, on tient à ce que chaque collaborateur s’imprègne de la qualité et de la valeur du tout nouvel uniforme. C’est ainsi par exemple qu’à eux seuls, les gants antiperforants atteignent la somme rondelette de 50 euro environ.

‘Il faut compter quelque 500 euro pour le paquet de base du nouvel uniforme qui donne droit à 4 pantalons, 8 polos, 1 fleecce, 1 anorak, une paire de chaussures, une paire de gants antiperforants, une ceinture et un ceinturon. En outre, les collaborateurs gèrent leur propre budget d’habillement sur la base d’un système à points’, conclut Jean-Pierre.

Gestion du trafic

Un bond dans le 21^{ème} siècle!

Le 28 novembre 2007, le Traffic Control d'Infrabel a inscrit son nom au palmarès du ICT Manager of the year, organisé par les magazines Datanews et Trends Business ICT. Frédéric Tais, chef de projet à H-ICT, a en effet été couronné ICT Innovator of the Year – Public Sector.

talent

C'est en décembre 2006 qu'Infrabel a groupé ses anciens centres de gestion du trafic (national et régionaux) en un unique Traffic Control. Pour doter cette unité d'un système informatique efficient, H-ICT a développé deux applications spécifiques. Innovateurs, efficients et stratégiques pour la gestion du trafic ferroviaire, ces deux programmes ont valu à leur développeur Frédéric Tais le titre de ICT Innovator of the Year – Public Sector.

Pour un contrôle en temps réel

Frédéric Tais: 'Tout le projet repose sur deux applications de base: A172 et Artweb. L'application A172 enregistre en temps réel la position de chaque train sur le réseau belge. L'information donnée est visualisée sur écran sous forme de graphiques et le régulateur de ligne peut immédiatement détecter toute irrégularité et même intervenir'.

'Cette application a provoqué une sorte de révolution pour le dispatching' commente Etienne De Ganck, directeur adjoint chargé à Réseau de la Gestion du Trafic. 'Auparavant, le personnel des cabines de signalisation annonçait le passage d'un train au dispatcher, et celui-ci devait le reporter sur un graphique papier, pour le comparer au graphique théorique et prendre les décisions qui s'imposent. Aujourd'hui, le régulateur de ligne suit l'évolution du mouvement sur écran et peut anticiper d'éventuelles difficultés'.

Artweb est une extension de cette application qui permet à tout collaborateur d'Infrabel de consulter en temps réel l'info donnée par l'A172.

'Dans Artweb, on introduit également la cause du retard' précise Jozef Decelle, dirigeant du Traffic Control. 'Et cette application devient la base de l'information pour

notre personnel et la clientèle. Un paquet de fonctionnalités complémentaires sont aussi couplées à Artweb. En quelques clics de souris, le régulateur de ligne peut par exemple connaître la composition du train, les horaires des conducteurs et accompagnateurs et même consulter les fiches de sécurité des produits dangereux transportés par les trains de marchandises. Ces applications ont fait passer la gestion du trafic en un seul coup de l'époque du papier et du téléphone à la réalité technologique du 21^{ème} siècle'.

Interaction pour fonctionnalité optimale

'Dans le développement de ces applications, nous avons tenu compte en permanence des besoins et des souhaits des dispatchers. Genny Vallaeys a été la personne-clef à cet égard. C'est lui qui a formulé pour nous toutes les fonctionnalités nécessaires et qui a suivi tout le projet du côté de Réseau. Grâce à cette interaction constante entre Réseau et H-ICT, nous avons abouti à un système de coordination quotidienne du trafic très convivial et fiable' précise Frédéric Tais.

Et Etienne De Ganck de conclure non sans fierté: 'Traffic Control est un centre de coordination du trafic vraiment unique en Europe. Les applications informatiques performantes permettent aux régulateurs de ce concentrer au maximum sur l'adaptation du trafic et sur les procédures de sécurité. Cela doit nous permettre de garantir et d'améliorer toujours la ponctualité et la sécurité du trafic ferroviaire'.





Dans la hotte de Saint-Nicolas

Cadeau somptueux pour Anvers

Le 6 décembre dernier, Infrabel a inauguré le niveau -1 de la gare d'Anvers-Central, portant à 14 le nombre total de voies disponibles et mettant un terme aux aménagements de la jonction Nord-Sud d'Anvers. Un événement salué par plus de 200 invités.

Fin 2007, la ville d'Anvers a reçu de Saint-Nicolas un cadeau particulièrement somptueux. C'est en effet le 6 décembre dernier qu'Infrabel a mis en service les 4 voies et les 2 quais tout confort flambant neuf du niveau -1 de la gare d'Anvers-Central.

Un événement fêté par plus de 200 invités enthousiastes parmi lesquels les administrateurs délégués d'Infrabel, Luc Lallemand, et de la SNCB, Marc Descheemaeker, le Directeur général HR de la SNCB-Holding, Tony Van den Berghen, Jean-Michel Dancoisne, CEO de Thalys International et les autorités anversoises. Ensemble, ils ont donné le feu

vert à l'entrée du premier train au niveau -1 et salué l'arrivée à Anvers-Central des Thalys Paris-Amsterdam qui y font désormais arrêt en lieu et place d'Anvers-Berchem.

La gare compte donc à présent 14 voies réparties sur 3 niveaux. L'ouverture du niveau -1 clot la dernière phase d'aménagement de la jonction Nord-Sud d'Anvers, synonyme d'extension de capacité et d'une meilleure circulation du trafic ferroviaire dans et autour d'Anvers. Maillon central de la branche Nord du réseau à grande vitesse belge, cette jonction représente un investissement global de 720 millions €, niveau -1 compris.

gares



Luc Lallemand, Patrick Janssens, Marc van Peel, Marc Descheemaeker, Tony Van den Berghen et Jean-Michel Dancoisne donnent le feu vert à l'entrée du premier train au niveau -1 de la gare d'Anvers-Central.

SNCB

Wagons adaptés par l'AC de Gentbrugge

L'Atelier Central SNCB de Gentbrugge est chargé de l'entretien des wagons de marchandises de B-Cargo mais également des wagons d'autres entreprises ferroviaires et de propriétaires particuliers. Mais les 300 agents doivent aussi relever d'autres challenges...

Adaptation de wagons pour SeaRail

Quatre trains assurent quotidiennement le transport de charbon du port d'Anvers vers la centrale électrique de Creutzwald, en France. Pour faciliter le déchargement de ces wagons, la firme SeaRail qui loue ces wagons à B-Cargo, a décidé de les faire

adapter par l'atelier SNCB de Gentbrugge. Les wagons de type 1000 F9 sont équipés d'un système hydraulique d'ouverture des portes de déchargement avec commande à distance.

Gentbrugge a déjà équipé 150 wagons dans le passé. L'atelier travaille actuellement à une commande supplémentaire de 40 wagons.

Wagons adaptés pour Fabricom GTI

La firme Fabricom GTI a fait appel à l'AC Gentbrugge pour la transformation de 8 wagons destinés au travail aux caténaires.

Les modifications apportées consistent notamment en un nouveau toit pourvu d'une plateforme de travail avec rampes rabattables, des portes en bout de wagon et des passerelles entre les wagons.



Le chef de projet Axel De Dobbeleer fait la démonstration du système de télécommande de l'ouverture des portes de déchargement.



Le wagon modifié pour Fabricom GTI.

Le boulot, ça donne des idées

La créativité au pouvoir à la SNCB

Les membres du personnel à l'imagination féconde sont légion à la SNCB. C'est ainsi qu'Eric Pysson de l'atelier de traction d'Ostende a trouvé une idée lumineuse pour remplacer les cylindres de frein d'une AM 96 d'une manière simple et sûre. Ce n'était pourtant pas gagné d'avance.

'Il n'y a pas si longtemps que ça, ce n'était pas un cadeau de remplacer les cylindres de frein d'une automotrice 96', confie Geert Boydens, ingénieur à l'atelier de traction. 'Ces éléments de frein pèsent environ 85 kg chacun et sont logés en un endroit très diffi-

cile d'accès. On en était même venu à devoir soulever à chaque fois toute l'automotrice (c'est-à-dire les trois caisses de voiture) sur le stand de levage pour pouvoir opérer plus facilement. C'était un sacré boulot qui nous prenait beaucoup de temps.'

Solution créatrice à la base

Eric Pysson, un chef d'équipe à l'atelier de traction d'Ostende, a finalement développé une idée simple mais efficace. "J'ai mis au point une plate-forme de soutien sur mesure pour le cylindre de frein. Lorsqu'un cylindre de frein doit être remplacé, il est monté dessus et glissé ensuite sur une plate-forme qui est fixée à un élévateur. L'unité de frein peut ainsi être enlevée aisément et rapidement sur le côté puis remplacée."

Cette solution permet de remplacer main-

tenant un cylindre de frein en trois heures, alors qu'il fallait presque une journée entière auparavant.

Eric Pysson a développé cette idée toute simple pour le changement des cylindres de frein des AM 96.





Eurostar Bienvenue à Saint Pancras !

Gare terminus de l'Eurostar depuis le 14 novembre, Saint Pancras est une belle réussite architecturale. A propos, saviez-vous qu'Harry Potter lui-même y est déjà passé ?

Inspiré de Grand Central Station à New York, St Pancras International n'est pas seulement une gare magnifique, de style néo-gothique victorien. C'est aussi une gare bien située pour entamer la visite de Londres.

A 1h51 de Bruxelles

Eurostar rallie Bruxelles-Midi au centre de Londres en 1h51. Grâce à la ligne à grande vitesse qui relie le tunnel sous la Manche à la nouvelle gare de St Pancras, le temps de parcours a été raccourci de 20 minutes en moyenne.

Harry, sur le quai 9 ^{3/4}

Dans l'un des romans d'Harry Potter, l' Hogwarts Express quitte la gare de King's Cross depuis le quai n° 9 ^{3/4}. Mais dans le film, le réalisateur a préféré planter ses caméras dans la gare toute proche de St Pancras, en raison de son architecture. Pour la petite histoire, la gare de St Pancras a aussi servi de décor à des films, comme Batman... ou encore au premier clip vidéo des Spice Girls.

client

Un jour, dans un train...

...en oubliant mon précieux porte-documents...



client

Petit moment de plaisir, à lire l'e-mail déposé dans la boîte de Connect, sur le conseil d'une connaissance, par un client heureux et plein de reconnaissance pour des cheminots qui lui ont bien rendu service.

Le 15 novembre, partant d'Anvers-Central vers Bruxelles-Central, j'avais emporté un porte-document bourré de documents importants. J'étais monté dans l'ic en stationnement à la voie 24 et j'attendais le départ prévu à 9h38. Mais rien ne bougeait et j'avais vu entrer en gare l'IR venu d'Essen, dont on annonçait le départ à 9h50. Ne sachant lequel des deux trains partirait le premier, je m'adressai à l'accompagnateur de l'IR, qui me conseilla de le rejoindre.

En toute hâte, je passai de l'un à l'autre... en oubliant mon précieux porte-documents, ce dont je ne me rendis vraiment compte qu'à Malines. Dans la voiture où j'avais pris place se tenait aussi un accom-

pagnateur, en route pour Namur, à qui je fis part de mon problème. Il n'hésita pas à téléphoner à... je ne sais qui exactement. Mais j'eus l'immense bonheur, à Bruxelles-Nord, de recevoir mon porte-document des mains d'un autre cheminot belge. Le train IC nous avait suivis de près et l'accompagnateur y avait récupéré mon bien.

Je tiens à les féliciter pour cette performance, cette efficacité, cette qualité de service. Merci, en particulier, à l'aimable accompagnateur de Namur, qui a sauvé la situation.

Ir Alexandre Clauwaert, Vice président, Department for international affairs, Suez sa Paris/Bruxelles

Pour mieux servir

La SNCB a adapté ses horaires le 7 janvier

La SNCB reste à l'écoute des attentes de ses clients. Elle a ainsi décidé de programmer chaque année en janvier des adaptations aux horaires entrés en vigueur le mois précédant. Elle le fait quand et où c'est possible. En janvier 2007, elle l'a fait pour les horaires de décembre 2006.

Cette année aussi, dès le 9 décembre, la SNCB a recueilli les remarques des clients à propos des nouveaux horaires mais aussi des problèmes techniques du matériel roulant ou de l'infrastructure. 3.089 plaintes ont ainsi concerné les nouveaux horaires.

De ces plaintes, 83% concernaient 12 lignes, 32% liées à la seule L15 Turnhout-Anvers, et 17% à la L25 Anvers-Bruxelles.

Les principaux sujets: la fréquence des trains en heure de pointe, la capacité, le glissement de l'heure de départ, les correspondances et certaines suppressions d'arrêts.

Des mesures... quand et où c'était possible

Cela méritait certains aménagements, entrés en vigueur le 7 janvier. Attention: ce ne sont pas comme le dit la presse de nouveaux horaires, mais des modifications ponctuelles, conçues avec réalisme. Car adapter, c'est faire des choix, en fonction des disponibilités de matériel et de personnel, et de la capacité sur le réseau. Par exemple, la capacité de la Jonction Nord-

Midi à Bruxelles, véritable nœud ferroviaire en Belgique, est aujourd'hui maximale; Bruxelles est pourtant la destination de 70% de nos clients.

Dans certains cas, il n'y avait pas de solution possible dans l'immédiat, mais bien à partir de décembre 2008. Les problèmes techniques de certaines voitures récentes ont quant à eux été étudiés avec les constructeurs en vue d'apporter des améliorations encore en janvier.

La marge de manœuvre étant étroite, on savait que le pari serait partiellement gagné. Mais l'effort consenti devait en tout cas réduire sensiblement les inconvénients pour les clients et pour le personnel.

Un geste symbolique

5.000 euros pour notre solidarité sociale

En octobre dernier, pour la première fois, la CER (Communauté européenne du rail) et l'UNIFE (Union européenne des entreprises liées au chemin de fer) ont décerné les European Railway Awards, deux prix destinés à des personnalités qui ont, par leur action, profondément marqué le développement de l'activité ferroviaire. Le Français Jean Dupuy, qui est en quelque sorte l'un des pères du TGV, a reçu l'Award technique. Et c'est le Belge Karel Van Miert, ancien Commissaire Européen aux transports, qui s'est vu octroyer l'Award politique.



Ce prix d'un montant de 5.000 euros, Karel Van Miert n'a pas voulu le virer sur son carnet de dépôts. Il en a fait cadeau à notre Caisse de solidarité sociale, et il l'a remis solennellement le 7 décembre, dans les locaux de la CER, à la délégation belge conduite par Tony Van den Berghen, directeur général de nos ressources humaines,



et Marie-Hélène Colle, fille d'un directeur du personnel dans l'ancienne SNCB et responsable au plus haut niveau de notre secteur social.

Le chèque était de dimension et son montant bien lisible. L'assistance, tout sourire, a apprécié ce geste symbolique d'un Belge à l'égard du personnel ferroviaire belge.

nous

Solidarité

Les Fair Trains ont circulé pour Oxfam Solidarité

En décembre dernier, Oxfam a vendu des truffes en chocolat pour la bonne cause à bord d'une série de trains SNCB. Un stand Fair Train était également installé dans un certain nombre de grandes gares où les truffes ont également été mises en vente en heure de pointe.

Du 12 au 23 décembre, vous pouviez acheter de délicieuses truffes au chocolat dans les trains.

Vous pouviez également vous en procurer dans les gares de Bruxelles-Midi, Namur, Liège, Gand-Saint-Pierre et Anvers-Berchem, aux stands Fair Trains ouverts aux heures de pointe. Le 11 décembre, près de 50.000 voyageurs ont eu la chance de recevoir des truffes gratuites pour les fêtes de fin de l'année. La distribution a eu lieu sur les lignes à forte fréquentation.

Bonne action

La totalité du produit des ventes est reversée aux œuvres pour le Sud. En 2006, l'action Fair Trains avait rapporté près de 100.000 euros.



Solidarité

Les cheminots ont du cœur

NOUS

Cette année encore, le Groupe SNCB a aidé à sa manière le Père Noël pour illuminer d'un sourire le visage des moins favorisés au travers des actions de Noël organisées à Courtrai.

C'est la 14^e fois que le personnel Réseau de la région de Courtrai organise une action de Noël pour la bonne

cause. Comme à l'accoutumée, ils ont opté pour des projets en faveur de l'enfance et de la jeunesse dont le fonctionnement n'est pas subventionné. Les revenus de l'action 2007 iront à l'IMP de Kindervriend à Rollegem, à l'IMP Maria ter Engelen à Klerken et au Vertrouwenscentrum Kindermishandeling West-Vlaanderen. Pour organiser cette nouvelle édition, Infrabel a pu compter sur un groupe fidèle d'entreprises qui soutiennent et financent l'opération.

Du 1^{er} décembre au 9 janvier, Infrabel a transformé la gare de Courtrai en un lieu de rencontre à l'ambiance festive. Pendant toute cette période, de petits objets d'art, fabriqués par Desanto avec les enfants de l'IMP de Kindervriend, numérotés et signés à la main, ont été mis en vente. L'artiste Desanto a également dessiné l'étiquette spéciale qui ornaient les bouteilles de vin mousseux

vendues pour l'occasion. Enfin, comme les années précédentes, particuliers et entreprises avaient la possibilité de *sponsoriser* l'un des sapins de Noël qui décorent la gare.

Près de 30.000 euros

L'apogée de l'action de Noël était le train de Noël. Le 5 décembre, le train festif s'est rendu de Courtrai à Ypres. Arrivés là, les invités pouvaient d'abord assister à un 'Last Post' spécial. Après quoi, ils se sont rendus au *Lakenhalle* pour un buffet. Vers 23h30, le train était de retour à Courtrai où il fut accueilli en musique sur un quai paré de ses plus beaux atours de fête.

Cette année, les cheminots ont récolté quelque 30.000 €. Le 9 janvier, les chèques ont été remis aux trois ASBL lors d'une cérémonie de clôture, en présence des communes, des entreprises et des sponsors.



Oeuvre d'art de Desanto pour la gare de Courtrai.



Trains de Noël pour Ypres

Intraweb

Du nouveau depuis décembre

Depuis décembre, deux nouvelles fonctionnalités sont disponibles sur l'intraweb : l'option de recherche avancée et l'accès à l'Intraweb chez vous via votre carte d'identité électronique.

Recherche avancée

En plus de l'outil de recherche standard, il existe désormais une possibilité de recherche avancée. Cette option vous permettra de retrouver une page, un document ou un bulletin d'information beaucoup plus facilement.

L'icône de recherche avancée se trouve sur le banner, à côté de l'icône de recherche standard.

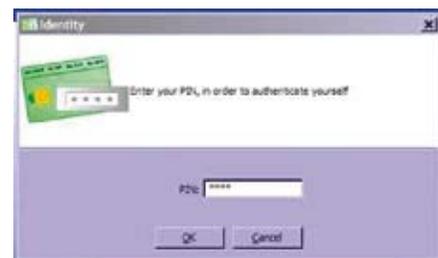
En cliquant sur l'icône, vous obtiendrez un écran qui vous permet de lancer une recherche sur des pages, des documents, des nouvelles ou sur ces trois éléments simultanément.



Vous pourrez également lancer votre recherche sur plusieurs langues : néerlandais et français pour les pages et les nouvelles ; néerlandais, français allemand et anglais pour les documents.

Accès à l'Intraweb... grâce à votre carte d'identité!

Jusqu'à présent, vous pouviez vous logger sur l'intraweb depuis votre domicile à l'aide d'un token, c'est-à-dire une série de codes. Il fallait alors insérer votre nom d'utilisateur et votre mot de passe puis le code du token.



Vous pouvez désormais vous connecter via votre carte d'identité électronique (eID). Dans ce cas, vous devez uniquement encoder le code pin de votre carte d'identité électronique pour accéder à l'intraweb. Il faut pour cela disposer d'un lecteur de carte d'identité électronique.

Token perdu ? Problèmes techniques ? Appelez ici...

Si vous ne vous rappelez plus votre mot de passe, si vous avez perdu votre token ou si vous rencontrez des problèmes techniques liés à votre accès à l'Intraweb de chez vous, appelez le Call Center mis à votre disposition.

Ses collaborateurs vous attendent via le 02 / 528 21 11 (en interne 911/821 11), entre 7h et 21h, y compris les week-ends et jours fériés.

NOUS

20 km de Bruxelles

Envie de relever le défi ?

Nous vous attendons !

nous



Les 3 sociétés du groupe SNCB ont décidé de proposer à tous ceux qui sont tentés par l'expérience, de participer à l'édition 2008 de cet événement sportif. Le départ aura lieu le dimanche 25 mai à 15h00 sur le site Parc du Cinquantaire.

Nous aurons l'occasion de revenir, à plusieurs reprises, sur l'événement afin de vous expliquer tous les détails de l'organisation. Mais d'ores et déjà, si vous voulez relever un défi sportif, bloquez cette date dans votre agenda 2008. Enfilez votre tenue de jogging, vos chaussures de course et commencez votre entraînement ! Si vous vous inscrivez sur nos listes, nous prendrons bien sûr en charge votre droit d'inscription et vous courrez sous les couleurs de la Société à laquelle vous appartenez.

2007: la SNCB.

2008: tout le Groupe !

63 membres du personnel de la SNCB ont participé aux 20 km de Bruxelles en 2007

pour défendre les couleurs de leur entreprise. Le premier coureur de l'équipe SNCB s'est classé 264ème sur 25.000 participants en réalisant le parcours en 1h16, soit à peine 15 minutes de plus que le meilleur temps réalisé. Nous tenons encore à féliciter les 63 participants de 2007, quel qu'ait été leur temps respectif. Parce que leur mérite à tous a été de participer et de terminer l'épreuve !

Nous vous communiquerons dans le courant du mois de février les modalités d'inscription notamment sur l'In-traweb.

Concours

On ira tous tous tous manger dans nos restos !

1.089 cheminots ont participé au concours «restaurants d'entreprise» du Connect 27 et ont coché la bonne réponse (le délai de conservation des plats préparés en ligne froide est de 21 jours). Les 100 gagnants ont reçu chacun un bon pour un repas et une boisson gratuits dans l'un de nos 23 restaurants, à découvrir ou à redécouvrir.

Bon appétit !

Christine Albert, Daniel Algrain, Josiane Aresi, Xavier Beaufayt, Marc Blindeman, Gilbert Braem, Werner Breugelmanns, Linda Ceulemans, Nathalie

Claerhout, Willy Collard, Philippe Colson, André Constant, Diane Convents, Johan Cornelis, Michel Cottin, Lieven Coucke, Anne-Sophie Crahay, Jo De Becker, José De Bondt, Brenda De Deckere, Rik De Saeyer, Rony De Smedt, Nathalie De Smedt, Marc Defossé, Carine Delcourt, Ludovic Delmée, Kevin Demaegd, Willy Demarré, Eric Demey, Jo Dendas, Piet Doods, Dirk Dujardin, Daniel Ertveldt, Laurence Ferdin, Pierre Fossion, Eddy Foubert, Guy Fouquet, Jacques Fourny, Sarah Francart, Philippe Galhaut, Alfred Gerlache, Gérard Godfroid, Erik Hallaert, Armande Hasoppe, Maria Heymans, Vincianne Hotton, Vincent Hulin, Valere Ketelslegers, Julien Labour, Dominique Laurent, Henri Letellier, Catherine Lewin, Carole Lotten, Alain Lovinfosse, Martine Maladry, Denis Maquet, Pierre Marichal, Alain Marotte, Jean-Marie Martin, Ann Meerschaert, Dominique Mestdag, Nico Mestdagh, Luc Meyer, Ine Middel, Giuseppe Molina, Claude Morandi, Rudy Paeleman, Luc

Picavet, Christiaan Poep, Nathalie Polspoel, Didier Poncelet, Alain Poncelet, Didier Renier, Ellen Ringoot, Valere Roelandt, Patrick Rombart, Geert Roose, Mathieu Rosillon, Marc Rouckhout, Rudi Siemoens, Leo Soems, Antoon Theetaert, Johan Valcke, Corinne Van Damme, Rudy Van De Mergel, Rita Van den Wijngaert, Leo Van Den Wouwer, Jean-Pierre Van Hecke, Dirk Van Hecke, Guido Van Hove, Wilfried Van Lokeren, Jean-Louis Van Riet, Joseph Vandepoel, Pierre Vandersmissen, Ivon Verly, Luc Verschoren, Herman Vogelaers, Joseph Vokar, Hans Volckaert, Francis Woedstad.

Concours Sol Cress

C'est Geert Joris, un conducteur de train, qui prendra la route (ou le rail, la gare n'étant qu'à un kilomètre) de Spa pour profiter de deux jours de cure, avec bains, sauna, hammams et espaces de relaxation. Deux jours de bon temps à deux !

CONCOURS

Arts plastiques 2007 Et les gagnants sont...



Le Cercle national des arts plastiques des cheminots a tenu son salon annuel en novembre dernier à l'entrée du 85 rue de France. On a pu y voir 85 œuvres présentées par 28 exposants, un choix varié et de haute qualité.

Le jury a décerné ses prix aux artistes suivants.

Peinture: Irène Dedeurwaerdere, Marc Mortelet et Fabrice Thibaut

Mention d'honneur: Swen Arnouts

Aquarelle: Marianne Lachenal, Marie-Thérèse Poulaert et Hugo Van Ransbeeck

Dessin: Dirk Vandebussche,

Tony De Bruycker et Daniel Verhaeghe

Images: Richard François, Roger Demasy et Luc De Zwaef

Prix du jury: Marc Deplancke

Prix d'encouragement: Christine Van Ceunebroeck

Prix du comité technique: Rolende Cotils, Marie-Thérèse Poulaert, Sabine Hantson, Dirk Vandebussche et Marc Mortelet

Félicitations à toutes et tous.

Si le virus de la démarche artistique vous a gagné, si vous êtes déjà artiste plasticien, rejoignez le Cercle artistique. Pour toute information, appelez Christine Van Ceunebroeck au 02/526 37 75 ou 911/63775.

1 an
Rail Facilities

Les derniers bons plans de...



... avec **ethias**

Assurance quatre roues – action salon de l'auto

Entre le 20 janvier et le 20 février 2008

Ethias propose une réduction de 20 % sur la première année de prime Omnium Complète ou Mini Omnium pour toute souscription (uniquement valable sur voitures, voitures mixtes, minibus et camionnettes).

Assurance annulation voyages

2 types de contrat vous sont proposés:

- le contrat limité à la durée d'un voyage
- le contrat annuel pour l'ensemble de vos voyages

Nouveauté pour le paiement de vos assurances

Paiement mensuel sans frais à partir de deux contrats (y compris une assurance auto)

... avec
les cinémas

En 2008, les places de cinéma subissent une augmentation !

Mais pas chez Rail Facilities

Les places de cinéma restent toujours au même prix très avantageux:

- Groupe GIE → 5,50 €
- Groupe Kinépolis → 5,90 €

Info:

- par téléphone au 02/525 48 98 ou 02/525 48 99
- par mail à info@railfacilities.be