

# 32connect

Magazine du personnel du groupe SNCB avril 2008

## le train à voile

100 GigaWatts-heure/an  
le long de la LGV

### Conduite économique des trains

gagner jusqu'à 36% d'énergie

### Block 29

la cabine EBP d'Ottignies

### Néo-Malines

une nouvelle gare dans dix ans





Infrabel



04

Trains verts



13

EBP à Ottignies



16

Malines, 2018

Edité pour le groupe  
par SNCB Holding  
avec:

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

ILLUSTRATION

Anne-Catherine

PHOTOS

Leo Goossenaerts  
Martial Host  
Denis Moinil  
John Deroo

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



20

GAGNEZ  
50 chèques  
carburant Q8

# connect

## dans ce numéro

### stratégie

- 03 Les transports publics parlent *agression*
- 04 Trains verts
- 06 *Le train à voile*: à la force du vent !

### talent

- 08 S'orienter grâce à B-Sign
- 09 Nos psy à table avec Jannie Haek

### formation

- 10 Train@Rail investit dans le talent
- 11 La SNCB améliorera ses stands info

### technologie

- 13 Ottignies ouvre la voie à la technologie !

### patrimoine

- 16 La gare de Malines fera bientôt peau neuve

### nous

- 12 Bientôt, nous serons tous S€PA
- 14 Malines et Salzinnes ont leurs trois certificats
- 14 Trier ses déchets en gare
- 15 Le millième œil est à Louvain

### bref

- 18 Un prix pour Liège-la-Nouvelle
- 18 Appel aux lecteurs
- 19 Accès aux pensionnés en juin prochain
- 19 Gagnants concours Disneyland





## Sécurité

# Les transports publics parlent *agression*

stratégie

**L'agression, la sécurité, la prévention, la protection des personnes ... Des préoccupations constantes pour nos Corporate Security Services. Mais aussi pour les opérateurs d'autres transports publics. Bonne raison pour en parler tous ensemble.**

**L**es agressions dans le trafic, à l'école, dans les trains, les trams ou les bus et le sentiment d'insécurité dans la ville... Chaque jour, un cas fait la Une des journaux ou provoque un arrêt de travail spontané au sein du personnel de l'une des sociétés de transport public, particulièrement concerné par ce phénomène.

Les actions menées par le personnel

sont toujours la conséquence, comme dit le proverbe, de la goutte qui a fait déborder le vase. Mais elles sont aussi évidemment néfastes pour la qualité de notre service et pour notre image.

Cette violence gratuite qui émerge de plus en plus est inadmissible. C'est pourquoi les acteurs de la politique de sécurité des transports publics (les sociétés de transport public, les politiques, la justice, la police...) prennent leurs responsabilités et, ensemble, mettent tout en oeuvre pour maîtriser ce problème de société.

### Un Security day

Le 23 avril 2008, au moment où ce magazine sortait de presse, la SNCB-Holding organisait un Security Day, axé sur une approche intégrée du phénomène des agressions dans les transports publics. Cette journée d'étude a été portée par tous les partenaires actifs dans le domaine de la politique de sécurité. La présence de membres du

Gouvernement aux côtés du top management du Groupe SNCB et des autres partenaires devait montrer que le problème est à l'ordre du jour à tous les niveaux. Des responsables des transports publics des trois Régions, de hauts fonctionnaires des services publics fédéraux, de la police et de la justice ont pris la parole aux côtés d'experts chevronnés et de représentants du personnel.

Quelles mesures les responsables de transport public prendront-ils à l'avenir ? Dans ce débat de société, qu'attend-on de l'Etat, de la police et de la justice ? Quels enseignements pouvons-nous tirer des expériences vécues à l'étranger ? Les attentes sont grandes ! Le Holding se réjouit d'avoir pu réunir tous ces partenaires de la prévention, de la protection et de la répression. Il espère avoir contribué ainsi à franchir un nouveau pas dans la lutte contre l'agression.

Quelques échos dans un prochain Connect.



## Conduite économique

# Train

### stratégie

#### Test sur la ligne 50A

Afin d'illustrer de façon plus concrète encore le principe et l'importance de la conduite économique, la Direction Technique & Production a procédé pour Connect à des mesures sur la ligne 50A, entre Gand-Saint-Pierre et Bruges. Les résultats sont donnés dans l'encadré.

#### Qu'on ne s'y trompe pas

L'article sur la formation des conducteurs de train, dans le numéro 31, faisait bien état d'une période de 250 jours ouvrables. La mention 205 parue en couverture est ce qu'on appelle une *coquille*, en d'autres mots une erreur typographique que la rédaction vous prie de lui pardonner.

Le problème du réchauffement climatique, dû aux émissions de CO<sub>2</sub>, est un sujet d'actualité... très chaud !

La SNCB s'en préoccupe et vise à se profiler de plus en plus comme alternative favorable pour l'environnement aux autres moyens de transport.

En outre, elle veut réduire encore ses émissions de CO<sub>2</sub> et par conséquent ses coûts d'énergie.

L'Europe participe également aux efforts : les différents opérateurs ferroviaires européens se sont eux-mêmes fixé des objectifs concrets afin de diminuer sensiblement leurs émissions de CO<sub>2</sub> à l'horizon 2020.

#### Rouler vert sur simulateur

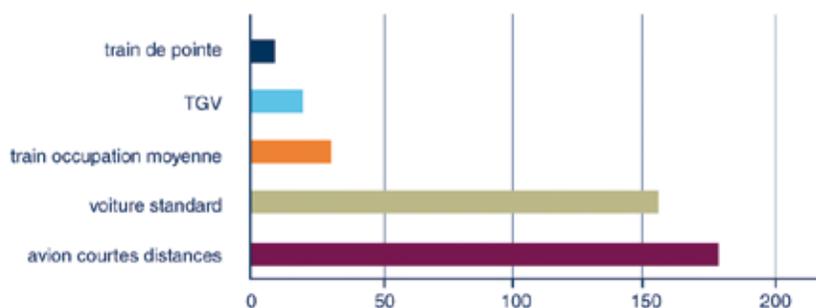
Côté SNCB, diverses pistes sont étudiées,

mais nous nous concentrons ici sur la *conduite économique* des trains. 'Nous étudions actuellement la possibilité de faire accomplir par les conducteurs un parcours de référence d'énergie sur les simulateurs de Salzinnes ou Malines, à l'issue de leur interrogation triannuelle. Cela se passerait sur base volontaire. Si tout se passe comme prévu, nous pourrions mener les premiers tests d'ici octobre', explique Wim Vermeulen, chef de division à la direction Technique & Production. 'De cette manière, les conducteurs de trains pourraient s'exercer à la conduite économique.'

#### Appareils de mesure en test

Des initiatives, auxquelles la SNCB pourrait éventuellement se joindre, existent aussi

L'émission spécifique de CO<sub>2</sub> du trafic de voyageurs



Dans notre dernier numéro de Connect, nous rappelions que le train s'avère plus économe en CO<sub>2</sub> que la voiture ou l'avion. Mais la SNCB veut aller plus loin et réduire encore ses émissions de CO<sub>2</sub>, dans le cadre d'un projet européen.

# s verts

chez les autres opérateurs européens. Ainsi la Deutsche Bahn a installé sur son matériel roulant un appareil de mesure de l'énergie : les mesures sont traitées et reprises dans des campagnes de sensibilisation concrètes. Un conducteur est aussi régulièrement mis à l'honneur pour avoir conduit de manière économique.

La SNCB a décidé d'équiper le matériel d'engins de mesure pour évaluer correctement la consommation d'énergie. 10 appareils sont actuellement commandés, en collaboration avec Infrabel. Une fois installés, ils seront testés de façon approfondie.

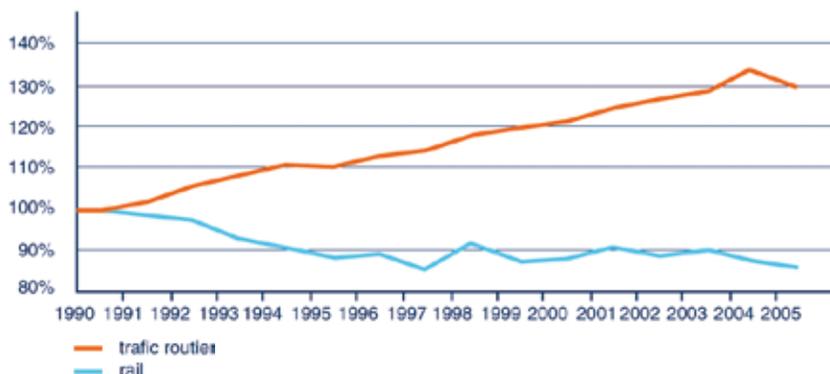
## Aide au conducteur

La technique d'aide à la conduite est pro-

metteuse et est actuellement développée notamment au Danemark. 'Là-bas, un projet est actuellement mené qui consiste à informer en permanence le conducteur de sa vitesse idéale. L'équipement part pour cela du temps de parcours prévu et calcule, en fonction de la position du train à chaque moment, à quelle vitesse doit rouler le conducteur pour économiser l'énergie tout en arrivant à destination à l'heure,' commente Wim Vermeulen.

La Deutsche Bahn a une autre approche. Le conducteur dispose d'un ordinateur de bord qui, entre autres, indique les endroits du réseau allemand où le conducteur peut rouler 'en roue libre', si le train est à l'heure. Encore une sérieuse économie d'énergie.

Evolution de l'émission totale de CO<sub>2</sub> depuis 1990



Sur l'axe horizontal, on voit la distance en kilomètres, basée sur les bornes kilométriques qui jalonnent la ligne 50A. Sur l'axe vertical, on trouve la vitesse exprimée en km/h.

## Comment interpréter ce graphique ?

La **courbe bleu foncé** indique le parcours effectué entre Gand-Saint-Pierre et Bruges à vitesse maximale. Cela signifie un démarrage très rapide lors du départ, le maintien de la vitesse maximale lors du parcours, et un freinage puissant à l'approche de la gare de Bruges. Dans ce cas, la distance entre les deux gares est parcourue en 18 minutes.

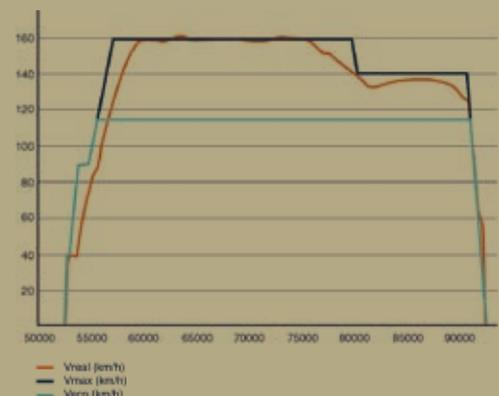
La **courbe orange** indique le trajet réel du train, c.-à-d. celui au cours duquel les mesures ont été effectuées. Dans le cas présent, le parcours a duré 20 minutes.

La **courbe bleu clair** est une approche théorique illustrant la vitesse idéale en termes d'économie d'énergie, ce, pour l'ensemble du trajet, le train entrant pile à l'heure en gare de Bruges. Le temps de parcours est dans ce cas de 23 minutes.

## Conclusion ?

Si l'on compare entre eux les deux extrêmes, à savoir la vitesse maximale et celle permettant la plus grande économie d'énergie, cela représente une économie de 36 % sur le plan énergétique !

Mais il ne s'agit ici que d'une approche purement théorique ! Il se présente toujours l'une ou l'autre circonstance (travaux, conditions météorologiques, problèmes techniques, signaux) qui peuvent avoir un impact sur la vitesse. En outre, la vitesse permettant la plus grande économie d'énergie a été calculée sur la base d'un modèle de train simplifié. Les énergimètres évoqués dans l'article, pourront être utilisés pour rapprocher la théorie de la réalité.





Energie durable

stratégie

# Le train à

**Jeudi 28 février, le Conseil d'administration d'Infrabel a approuvé l'installation d'un parc éolien le long de la ligne à grande vitesse, à hauteur de Landen et Gingelom. Par ce projet unique en Europe, des éoliennes vont alimenter directement la LGV en énergie verte.**



Richard Marcelis, Chef du service Courants forts à Infrabel



Jozef Sannen, General Manager Achats, ventes et réceptions d'Infrabel

**S**ous le signe du développement durable Infrabel, Electrabel et six communes financeront l'installation de vingt éoliennes le long de la Ligne à Grande Vitesse entre Louvain et Ans. La réalisation de ce projet baptisé *Le train à voile* sera rendue possible grâce à la sous-station de traction d'Infrabel à Avernas, qui permettra de raccorder le parc éolien au réseau de transport d'électricité. Le parc sera mis en service de manière progressive à partir de 2010.

## Efficacité énergétique

Il se composera de 20 éoliennes d'une puissance unitaire de 2 à 2,5 Mégawatts. Cette source d'énergie respectueuse de l'environnement permettra de produire environ 100 GigaWatts-heure par an. Dans les conditions les plus favorables (vent suffi-



3 questions à  
**Luc Lallemand**  
 Administrateur  
 Délégué d'Infrabel

# voile: à la force du vent !

sant et consommation moyenne du réseau ferroviaire), les trains, dont les TGV, circulant sur cette partie du réseau pourront être alimentés entièrement par de l'énergie éolienne. Plus concrètement, le parc éolien fournira l'énergie nécessaire pour la ligne à grande vitesse entre Louvain et Liège, la ligne 36 entre Tirlemont et Voroux et la ligne 21 entre Landen et Hasselt.

'En moyenne, un tiers de la production du parc éolien alimentera directement le réseau ferroviaire, le reste de la production sera injecté au réseau de transport d'électricité public', explique Richard Marcelis, chef du service Courants Forts de la Direction Infrastructure. 'Le réseau ferroviaire sera alimenté en suffisance à tout moment, y compris en cas de production limitée du parc éolien, grâce à un rééquilibrage permanent et automatique avec le

réseau d'électricité classique.'

## Investir dans un avenir 'vert'

'L'aménagement du parc éolien sera financé par le consortium composé d'Electrabel, d'Infrabel et des six communes concernées, à savoir Hannut, Saint-Trond, Gingelom, Hélécinne, Landen et Lincent', précise Jozef Sannen, General Manager Achats, Ventes et Réceptions d'Infrabel. 'Le budget total s'élèvera à environ 65 millions €. En outre, Infrabel investira encore 3,7 millions € dans la sous-station de traction à Avernas.'

'En plus, le coût total de cette énergie verte sera environ 30% moins cher que le prix actuel sur le marché. Cet avantage financier sera répercuté par Infrabel au profit des différents opérateurs circulant sur cette partie du réseau', conclut Jozef Sannen.

Quels sont les avantages du *Train à voile* ?

En plus du fait que cette énergie verte coûtera moins cher que le prix actuel sur le marché, l'utilisation de l'énergie éolienne permettra également d'épargner 60 000 tonnes de rejets de CO<sub>2</sub>. Cela représente une réduction d'environ 10% de la quantité totale de CO<sub>2</sub> rejetée par le transport ferroviaire en 2007.

Pourquoi Infrabel s'engage-t-elle dans ce projet ?

Par le biais du *Train à voile* nous voulons confirmer notre engagement sociétal en soutenant les efforts de la Belgique pour atteindre les objectifs de Kyoto. Grâce au parc éolien, nous contribuerons au développement durable des transports publics et mettrons en avant le rôle pionnier qu'Infrabel joue en tant qu'entreprise publique dans la recherche des énergies renouvelables.

Quelle est l'importance de ce projet pour Infrabel ?

Le train à voile augmentera encore l'efficacité énergétique du transport ferroviaire. Tout projet permettant au rail de gagner des parts de marché sur les autres moyens de transport plus polluants est crucial, non seulement pour Infrabel, mais aussi pour l'environnement et le développement durable.

Christophe Debacker pendant le lettrage du nouveau parc automobile de la SNCB.



photos John

Signalétique

# S'orienter grâce à B-Sign

**B-Sign, une division du service SNCB Central Support, n'est pas très connue du grand public. Mais tout ce qui concerne la signalétique, qu'il s'agisse de pictogrammes en gare, d'autocollants de sécurité dans les ateliers ou de l'interdiction d'accès aux voitures est produit, et le cas échéant placé, par ce service.**

talent

L'équipe de B-Sign, constituée de 13 personnes, est en charge de la signalétique pour l'ensemble du Groupe SNCB.

## Missions

'Nous remplissons plusieurs missions fixes pour différentes directions et services du Groupe SNCB. Mais nous sommes aussi souvent sollicités pour la réalisation de projets spécifiques', explique Johan Lambersy, responsable de B-Sign.

B-Sign fournit ainsi à l'Atelier Central de Malines la quasi totalité des autocollants disponibles dans le magasin central. Les ateliers de traction font également appel à nos services pour certains projets. Citons par exemple le train Giro entièrement recouvert de vinyle rose, le projet de rénovation des automotrices Break et la couche *anti-graffiti* qui recouvre le matériel.'

'Nous assurons également la signalétique dans les gares et les points d'arrêt', poursuit Johan. 'Les panneaux de pictogrammes et d'accueil, les numéros des voies et les autocollants éventuels à même le sol, tout ce qui a trait au lettrage, etc. Notre travail est très visible et important pour le grand public.'

B-Sign effectue aussi des travaux pour Infrabel : notamment les panneaux de chantier, la numérotation et les symboles des signaux, la numérotation des voies dans les faisceaux, etc.

## Projets

'En marge de nos missions fixes, nous recevons aussi régulièrement des demandes de réalisation pour des projets bien définis. La SNCB nous a ainsi demandé de réaliser le lettrage de son nouveau parc de voitures. Ou de confectionner les petits panneaux

de la campagne de courtoisie. En ce qui concerne la SNCB Holding, nous avons par exemple, produit et placé les banderoles de la dernière campagne de recrutement.'

## Equipe d'installation

B-Sign assure aussi le placement de la plupart de ses réalisations. 'Nous disposons de deux équipes: une francophone et une néerlandophone, qui parcourent tout le pays afin d'installer nos réalisations de manière précise.'

## Passer commande

Les activités de B-Sign vous intéressent? Vous envisagez un projet bien précis? Dans ce cas, surfez sur l'intraweb sur la page d'accueil de la SNCB et cliquez ensuite sur Central Support/Signalétique. Vous pouvez également envoyer un mail à [63414.bsingn@nmb.be](mailto:63414.bsingn@nmb.be).

Réunion informelle et enrichissante, en formule petit-déjeuner.



Rencontre

# Nos psy à table avec Jannie Haek

**Les missions des conseillers en prévention-psychologues: c'était le thème d'un petit-déjeuner informel entre des collaborateurs de H-CPS et leur Administrateur délégué.**

Comme service de prévention, H-CPS doit veiller à la santé et au bien-être des collaborateurs dans l'exécution de leur travail. En réunion avec Jannie Haek, les conseillers en prévention du service psychosocial ont présenté leurs missions. Soutenir l'entreprise dans la prévention de toute forme de violence au travail et offrir assistance aux travailleurs confrontés le cas échéant à des situations de violence: externes (incidents, suicides...) ou internes (par exemple des situations de harcèlement).

A la sortie, Kellee Smet et Benoît Joly livrent leurs impressions à chaud: 'Rencontrer l'Administrateur délégué, c'était l'occasion de présenter notre service, de faire connaissance et de discuter de sujets d'actualité comme la gestion psychosociale de la violence dont peuvent être victimes les accompagnateurs, agents de sécurité, personnel de gare, conducteurs, etc.'

## Une vision décloisonnée de l'approche

Avec la nouvelle structure de l'entreprise, les participants ont plaidé pour que les services concernés travaillent davantage en coordination sur la problématique de la violence. C'est déjà le cas pour le soutien de CPS aux intervenants BUDDIES et API au sein de Voyageurs. Ces membres du personnel (BUDDIES pour les accompagnateurs, API pour les conducteurs) interviennent en première ligne auprès de leurs collègues victimes de violences ou confrontés à un suicide, un accident... pour leur offrir soutien et aide dans diverses démarches.

Benoît: 'Jannie Haek nous a encouragés à nous faire mieux connaître en interne, notamment vis-à-vis du Management qui n'a pas forcément connaissance des aspects légaux qui entourent nos missions et des services que CPS offre'. La loi impose de réaliser des analyses de risques psychosociaux relatifs à la charge psychosociale, mentale, émotionnelle du travailleur. Les aspects suivants sont examinés lors d'enquêtes auprès du personnel: le contenu du travail, les conditions de travail, les conditions de vie au travail et les relations de travail. Ce vaste projet a particulièrement intéressé l'Administrateur délégué, car il débouchera sur des recommandations à faire auprès des Directions concernées.

## Vers une nouvelle culture d'entreprise

Est venue également sur la table la difficulté du rôle de CPS comme service externe et la nécessité de faire en permanence une *campagne de sensibilisation* au bien-être dans l'entreprise. Kellee: 'Jannie Haek a souligné le fait que nos missions touchent à la culture d'entreprise et qu'elles doivent accompagner les changements. Cette approche nous a particulièrement convaincus et motivés, car nous nous sentons soutenus dans une mission qui est loin d'être facile'.

Si CPS doit se profiler proactivement en interne, il a aussi été question de démarcher davantage des clients externes du secteur du transport, pour proposer ses services. Voilà les conclusions d'une réunion qui a visiblement intéressé toutes les parties, CPS et l'Administrateur délégué...



Kellee Smet et Benoît Joly sont tous deux conseillers en prévention – psychologues au sein du service psychosocial de H-CPS (département 'gestion des risques').

talent



Vaste offre de formations

# Train@Rail

investit dans le talent

formation

**L'académie du rail, Train@Rail, propose un large éventail de formations. Connect a voulu en savoir plus auprès d'Hilde Topke, learning consultant.**

La création de Train@Rail date de la mise en place de la nouvelle structure d'entreprise tripartite du Groupe. Mais comment fonctionne l'académie et que nous offre-t-elle ?

'Train@Rail se compose de trois volets', explique Hilde Topke. 'Vous avez tout d'abord, l'école de perfectionnement qui propose notamment des formations en langues et en bureautique et des préparations aux épreuves de sélection. On y trouve par exemple la toute dernière mou-

ture du Cours 1000 sur le fonctionnement du Groupe SNCB.

Vient ensuite la *Management & Leadership School* destinée aux dirigeants. Quelqu'un qui a, par exemple, été récemment désigné pour diriger une équipe peut s'adresser à ce département afin de se préparer à ses nouvelles tâches. Et enfin, nous disposons également d'une *Cellule Qualité*. Celle-ci met à disposition les outils nécessaires pour garantir la qualité des formations au sein du Groupe SNCB. Nous ne donnons aucune formation technique comme celles destinées aux conducteurs de train, mais nous assurons un soutien spécialisé aux formateurs. C'est ce que nous appelons un programme *train-the-trainer*.'

### Coaching

'Nous avons conclu des contrats cadre avec

des sociétés d'experts', explique Hilde. 'En collaboration avec ces entreprises nous concoctons des programmes *sur mesure* pour ce que nous appelons les *soft skills*, telles que les formations en gestion et en communication et les *hard skills*, comme la gestion de projet et l'analyse des comptes annuels. Train@Rail peut aussi assurer un accompagnement et un coaching personnalisés.'

Il y a un grand intérêt pour l'offre en formations : début 2008 Train@Rail comptait 959 inscriptions (formations accomplies et à venir confondues). Il ne fait aucun doute que de nombreux agents s'adresseront eux aussi à l'académie du rail afin de parfaire leurs connaissances ou d'apprendre de nouvelles aptitudes. Pour plus d'informations, n'hésitez pas à consulter le site intranet et cliquez sur la rubrique *Formation Train@Rail*.



Les stands d'info mobiles seront remplacés par de nouveaux modèles utilisés notamment pour le lancement des nouveaux horaires.

## Clients

# La SNCB améliorera ses stands info

**La SNCB met actuellement l'accent sur l'amélioration de l'information délivrée aux clients, notamment en situations perturbées.**

**L**a SNCB attache une attention toute particulière à la bonne information des clients. Et particulièrement lors de l'instauration des nouveaux horaires ou en cas de situation ferroviaire perturbée.

### L'info: une priorité

Une des missions essentielles du personnel des gares de la SNCB est l'information des clients. En temps normal, cette tâche est exercée par les sous-chefs à la disposition de la clientèle sur les quais. Mais en situation perturbée, le personnel présent sur les quais est davantage mobilisé par des missions opérationnelles.

Pour desservir les stands d'information mobiles installés par la direction Voyageurs National lors d'incidents importants, il sera fait appel au personnel administratif et de vente des gares.

### Formation indispensable

Mais on ne s'improvise pas responsable d'un stand d'information. Le personnel mobilisé, habituellement chargé de fonctions administratives ou de vente, doit être à même de bien informer les clients.

C'est pour cela que la Direction Voyageurs National a mis en place une

formation de deux jours, dispensée localement au sein de chaque région.

'La formation durera deux jours. Elle sera à la fois théorique et pratique. Elle comprendra notamment des mises en situation et des jeux de rôle», explique Sébastien Michel, responsable de la formation au sein du service Exploitation des Gares de Voyageurs National. «La formation a commencé en janvier et doit normalement s'achever d'ici l'été. Au total, 150 agents vont être ainsi formés.'

### Jeux de rôles au menu

La formation dispensée comprend un volet théorique qui porte sur la chaîne de l'information et sur le rôle des différents acteurs intervenant dans cette chaîne. Ce volet permet aussi au personnel d'apprendre à utiliser Artweb (et son futur remplaçant VGweb) ou à trouver toutes les informations utiles disponibles sur l'Intraweb. La formation prévoit également l'étude des spécificités ferroviaires de la région (lignes, gares, liaisons IC et IR, etc.).

Dans son volet pratique, la formation s'attache à enseigner aux élèves les techniques pour réagir de manière positive, les trucs pour être davantage orienté client et les ficelles pour gérer les situa-

tions potentiellement conflictuelles. 'Ce volet-là est abordé par des jeux de rôle et des mises en situation,' complète Rudy De Beer. 'Nous allons insister sur l'importance de montrer de l'empathie, de sourire, de rester calme et de répondre rapidement aux questions.'

A noter que les rangs 3 des secteurs vente et services généraux amenés à assurer une assistance à domicile, au total 28 personnes, reçoivent eux une formation de 3 jours.

### Nouveaux stands info

La Direction Voyageurs National va aussi remplacer ses actuels stands d'info par du mobilier plus moderne, plus visible et plus léger à manipuler. Le cahier des charges a été rédigé et l'appel d'offre va bientôt être lancé. Ces stands seront installés dans les 58 principales gares lors de l'introduction des nouveaux horaires ou lors de situations ferroviaires perturbées.

formation



Sébastien Michel

## Paiements européens

# Bientôt, nous serons tous

# S€PA

**L'Europe bancaire prépare ce qu'on appelle la Single Euro Payments Area, S€PA, autrement dit une zone unique de paiements en euro. Quelques changements en vue pour les particuliers et aussi pour tous nos spécialistes F.**

NOUS

**A** la fin 2010, nous pratiquerons, pour nos paiements en Belgique, de la même manière que pour nos paiements dans une vaste zone européenne. Une zone constituée des 27 pays de l'Union ainsi que de l'Islande, du Liechtenstein, de la Norvège et de la Suisse. Partout dans ces pays, on se servira du même modèle de virement. On devrait aussi pouvoir utiliser partout sans difficulté les cartes de paiement délivrées par nos banques. Et d'autres facilités sont comprises dans le package S€PA.

Nos numéros de compte s'allongeront de quatre positions sur le virement: deux lettres *BE* et un numéro de contrôle de deux chiffres seront placés avant le numéro actuel, qui restera inchangé. On appellera cela notre IBAN. Nous le trouvons déjà depuis 2003 sur nos extraits de compte. Pour les virements vers un compte belge, cela suffira. Pour l'étranger, il faudra aussi préciser quelle banque gère le compte bénéficiaire. Cela nous obligera à mentionner un code BIC (pour Bank Identifier Code) de 8 ou 11 caractères.

### **C'est déjà bien parti**

Cela, au fond, nous le pratiquons déjà.

Celles et ceux qui, par exemple, louent un cabanon ou une villa en Provence pour le temps de leurs vacances, peuvent en payer le loyer par un moyen électronique. Ils indiquent alors l'IBAN et le BIC et en général, le bénéficiaire est crédité dans les jours qui suivent. C'est très pratique. Cela évite de transporter des sommes importantes qu'on redoute toujours de se faire piquer dans la cohue d'une gare, d'un marché ou sur une aire de repos d'autoroute.

Dans le Groupe SNCB, les services comptables vont bien entendu devoir adapter les données de tous les tiers, qu'ils soient nos débiteurs ou nos créditeurs. Il faut qu'au 31 décembre 2010, date ultime, tout soit en ordre pour payer dans les règles nouvelles. En attendant, les deux systèmes cohabiteront.

Le travail de migration vers le nouveau système a d'ailleurs déjà commencé, à la fin janvier. La conversion des numéros de compte en IBAN devait être réalisée le 4 mars. C'est H-F.1 trésorerie qui se charge de coordonner ce travail. Tous ceux qui jouent un rôle dans les échanges commerciaux, en tant que vendeurs ou comme acheteurs, seront tenus au courant des précisions à donner éventuellement à leurs interlocuteurs.



Nouvelle cabine  
de signalisation

ouvre  
la voie à la  
technologie!

**La concentration des cabines de signalisation est une des priorités d'Infrabel afin de garantir la sécurité et la ponctualité du trafic ferroviaire. Dans ce cadre le nouveau block 29 a repris pendant les vacances de Pâques la gestion de l'important nœud ferroviaire d'Ottignies.**

**S**ituée à la croisée d'axes ferroviaires importants, l'ancienne cabine de signalisation d'Ottignies, encore en technologie *électrique*, gérait depuis 1949 le trafic en gare même et sur la ligne 161. Le nouveau poste EBP, situé dans le bâtiment de la gare, desservait quant à lui depuis 4 ans les installations de La Hulpe et de Mont-Saint-Guibert.

### Un défi technique

'Durant les week-ends des vacances de Pâques, nous sommes confrontés à un défi technique énorme', explique Benoît Lawarée, Dirigeant de Proximité à Ottignies. 'Nous transférons en fait la desserte de la gare d'Ottignies de l'ancien block 6 vers le nouveau block EBP dans la gare, le block 29'.

Comme le Block 6 est encore un poste à commande électrique, les équipes techniques ne pouvaient pas scinder le transfert en différentes phases. Cette opération était donc *quitte ou double* parce que l'ancienne et la nouvelle technologies n'étaient pas compatibles.

Benoît Lawarée: 'Ce transfert est la phase la plus importante de la concentration. En

octobre, nous reprendrons également la desserte de Louvain-La-Neuve. En 2009 ce sera le tour à Gembloux et début 2010, Ottignies gèrera aussi le trafic à Wavre. A cette occasion le poste EBP dans la gare même deviendra trop petit. Infrabel construira alors en 2009 une cabine de signalisation hypermoderne à côté du CLI d'Ottignies!'

La reprise du block 6 en EBP a nécessité de nombreux travaux sur le terrain. Depuis des mois, les équipes d'Infrastructure, dirigées par l'ingénieur Francis Lahaye, ont installé de nouveaux signaux, moteurs d'aiguillages, équipements de circuits de voies... Dans la cabine 4 nouveaux pupitres de commande EBP ont été installés. Pendant les week-ends, les équipes techniques ont raccordé tous ces équipements au nouveau poste EBP. La plupart des travaux ont été réalisés de nuit, souvent dans des conditions hivernales, parce que les nouvelles installations devaient être opérationnelles au matin.

### Le personnel y gagne !

La reprise du trafic en technologie EBP offre également de nombreux avantages pour le personnel. En effet, les nouvelles exigences

en matière de sécurité et de régularité font que le personnel se voit doté d'un outil qui visualise les divers aspects du trafic sur le terrain et l'assiste en cas de dérangement.

'Un autre avantage important concerne la régularité et l'information', continue Benoît Lawarée. 'Avec l'ancienne technologie, toutes les arrivées et les départs des trains faisaient l'objet d'un encodage manuel dans Artweb. Maintenant, la technologie EBP enregistre automatiquement le passage d'un train dans Artweb et Artemis!'

Une fois la concentration terminée, le nouveau block 29 desservira une zone stratégique sur l'axe *Nord-sud* et ouvrira la porte à d'importantes modifications d'infrastructure, telle que l'intégration du RER. Tous ces travaux confirmeront le statut d'Ottignies en tant que nœud ferroviaire voyageurs et marchandises incontournable.

techno-  
logie



Benoît Lawarée



Malines

Salzennes



Ateliers Centraux

Malines &  
ont leurs  
trois  
certificats

nous

Poubelles colorées

# Trier ses déchets en gare

**Une première: les gares de Bruxelles-Midi et d'Ostende sont maintenant équipées de poubelles de tri sélectif des déchets. Charleroi-Sud et Ottignies vont bientôt suivre le mouvement, avant d'autres gares encore ... si le test est concluant.**

**U**ne initiative intéressante pour l'écologie: Bruxelles-Midi et Ostende sont les premières gares du pays à se doter de poubelles de tri sélectif! Si vous transitez par Bruxelles-Midi, vous les avez sans doute déjà aperçues: de forme rectangulaire, elles sont pourvues de quatre ouvertures de couleurs différentes, afin de bien entendu mieux trier les déchets.

Jusqu'il y a peu, elles étaient bien là, mais

pas question d'y verser quoi que ce soit. En alerte terroriste, les poubelles sont scellées, dans les gares, dans le métro, sur les trottoirs du centre... On les a ouvertes à la mi-mars et le public peut désormais y trier ses déchets.

La répartition se fait comme suit: le vert pour les déchets en verre, le bleu pour les emballages (cannes, bouteilles en plastique), le jaune pour les déchets papier et

carton et le blanc pour les déchets divers, comme les aliments. Elles sont au nombre d'une cinquantaine, réparties dans toute la gare. Peur de se tromper de poubelle? Pas de problème: des pictogrammes expliquent à l'utilisateur comment ne pas se tromper.

Cette opération entre dans le cadre de la politique proactive de la SNCB-Holding en matière de protection de l'environnement. Le respect de notre milieu de vie, nous avons

# Salzennes

C'était la fête dans les AC Malines et Salzennes !

Tous deux disposent maintenant de trois certificats importants: ISO 9001, ISO 14001 et OHSAS 18001. Cela signifie qu'ils sont désormais gérés selon un système qui intègre la qualité, l'environnement et la sécurité au travail.

Félicitations à tous ceux qui ont collaboré à l'obtention de ces certificats !



tous à y gagner. Par cette action, il s'agit de montrer l'exemple aux gens et les inviter à contribuer au respect de l'environnement.

Nous ne comptons pas nous arrêter à Bruxelles-Midi et à Ostende, puisqu'il est également prévu d'installer ces nouvelles poubelles à Charleroi-Sud et à Ottignies. Si le système fait ses preuves, d'autres gares suivront le mouvement et adopteront elles aussi les poubelles à tri sélectif.



Souriez, vous êtes filmés !

## Vue sur la sécurité

# Le millième œil est à Louvain

**Le Holding investit beaucoup dans la sécurité, on n'a cessé de vous le dire ces derniers temps. Le réseau de vidéosurveillance dans les gares se développe. Le millième œil du genre vient d'être mis en place à Louvain. Il a été inauguré par Jannie Haek, notre administrateur délégué, Inge Vervotte, Ministre des entreprises publiques, et Louis Tobback, bourgmestre de Louvain.**

**D**ans les gares et les trains, on rencontre les mêmes problèmes que dans tous les lieux où des milliers de gens passent chaque jour. Des problèmes que le Groupe ferroviaire entend affronter avec le réalisme qui s'impose. Il suit trois axes dans ce but: accroître le personnel de sécurité, toujours mieux collaborer avec la police et la justice, se doter de moyens techniques performants. 'Nous voulons, à l'horizon 2010, avoir installé 1.500 caméras de vidéosurveillance dans les 51 plus grandes gares du pays. Nous avons démarré en 2006 et nous en sommes aujourd'hui à 1.000 caméras dans 25 gares' a précisé Jannie Haek en gare de Louvain.

Les caméras ne sont pas utiles uniquement en cas d'agression. Elles viennent à point également en cas d'alerte à la bombe, par exemple. Et elles ont un effet dissuasif avéré: la délinquance est moindre dans les lieux sous surveillance vidéo.

Le Centre de contrôle national, à Bruxelles, récemment rebaptisé Security Operations Center, reçoit jour et nuit les images de toutes les caméras installées sur nos sites. Cela permet d'intervenir vite et de manière appropriée en cas de problème. La Ministre des entreprises publiques Inge Vervotte a pleine conscience des problèmes engendrés par l'insécurité: elle a promis une aide de 10 millions pour contribuer à leur résolution.

NOUS



175 ans plus tard ...

patrimoine

# La gare de Malines fera bientôt peau neuve

Fin 2010, la gare de Malines et ses environs feront l'objet de grands travaux de rénovation. Mieux qu'un renouvellement de façade: elle sera carrément modernisée en profondeur et plus accessible aux automobilistes et aux transports en commun !



Images de gauche à droite:

Une nouveauté: deux quais pour les trains à grande vitesse seront aménagés pour augmenter la capacité de la future gare.

Plus moderne, plus accessible et très multifonctionnelle: voilà à quoi ressemblera la gare de Malines en 2018.

Le 29 février dernier, le conseil d'administration de la SNCB-Holding a donné son feu vert à un accord de collaboration pour la rénovation de la gare de Malines et de ses alentours. C'est un grand projet qui s'annonce pour le groupe SNCB: il a pour objectifs de moderniser la gare en profondeur, d'améliorer son accessibilité et d'augmenter sa capacité. Pour valider cette réalisation, un accord de collaboration sera bientôt signé entre la SNCB-Holding, la Région flamande, Infrabel, De Lijn et la ville de Malines.

### Gare plus moderne et plus accessible

Au même titre qu'Anvers-Central, Gand-Saint-Pierre et Liège-Guillemins, la gare de Malines disposera de nouvelles facilités modernes pour les voyageurs: nouveaux quais couverts, ascenseurs, escalators, commerces, une zone kiss & ride, des zones taxi... On mettra également un point d'honneur à rendre la gare plus accessible: nouvelle gare de bus, nouveaux dépôts

d'une capacité de 5000 vélos, nouveau parking souterrain de 2500 places, nouvelles places et chaussées près de la gare... sans oublier l'aménagement d'un boulevard urbain. La gare de Malines, sixième du pays avec ses 21.000 voyageurs par jour, bénéficiera ainsi d'une riche palette de fonctionnalités, ce qui augmentera incontestablement la satisfaction de nos clients à prendre le train.

### Liaison Bruxelles-Malines renforcée

Le projet prévoit également d'augmenter la capacité de la gare de Malines, aussi bien pour le trafic intérieur que pour les trains à grande vitesse. Dans le futur, la gare sera reliée à la nouvelle ligne 25N, dont les travaux d'installation ont débuté vers la deuxième moitié 2007. La ligne est d'ailleurs en cours d'aménagement... sur la berme centrale de l'autoroute E19! De cette façon, Malines aura une liaison directe avec l'aéroport de Bruxelles National et la circulation ferroviaire entre les deux villes,

### Une ligne ferroviaire chargée d'histoire

Au lendemain de l'indépendance de la Belgique, la ville de Malines fut la première à accueillir des voyageurs en train. C'est entre Bruxelles et Malines que la toute première ligne de chemin de fer belge fut inaugurée le 5 mai 1835, en présence du roi Léopold Ier. Trois trains firent le voyage entre Bruxelles-Allée verte et Malines, transportant 900 passagers. Un moment historique, puisque cette ligne fut la toute première à être mise en service en Europe continentale. La Belgique devenait donc, après l'Angleterre, le deuxième pays au monde à introduire le chemin de fer sur son territoire.

Un siècle plus tard, c'est aussi le premier train électrique qui devait passer à Malines grâce à l'électrification de Bruxelles-Anvers.

déjà intense, pourra encore croître. La ligne Bruxelles-Malines, qui est la plus ancienne du continent européen (voir cadrée), renforcera ainsi son importance dans le trafic ferroviaire: tout un symbole!

Les travaux doivent débuter à partir de 2010 (175 ans après l'arrivée du premier train). Ils devraient durer 8 ans. Et au terme, un beau résultat! Qu'on en juge sur les des-  
sins d'architecte.

# Vous Appel aux lecteurs

**Vous avez du talent ! Sur votre lieu de travail, nous n'en doutons pas... mais aussi en dehors des heures, chez vous ou ailleurs.**

**S**i vous avez une passion originale, une activité hors du commun, un hobby exceptionnel, il y a peut-être une place pour vous dans Connect. Alors, contactez-nous !

Nous sélectionnerons régulièrement les *talents du mois*. Nous viendrons à votre rencontre et vous nous raconterez tout !

bref

**Vous avez un talent à faire partager ?** Remplissez le formulaire ci-joint et renvoyez-le à H-CO.001 section 26 - Rédaction Connect - *Talent*.

Nom: .....

Prénom: .....

Adresse de service complète: .....

Numéro de téléphone où vous joindre en journée: .....

Décrivez ici, en 5 lignes, votre passion / talent / activité / hobby: .....



## Un prix pour Liège-la-Nouvelle

**La vidéo virtuelle de la nouvelle gare de Liège-Guillemins a reçu une mention spéciale du Jury lors du festival Cinérail qui se déroulait à Paris fin février.**

**B**elle consécration pour Euro Liège TGV ! La filiale de B-holding en charge des travaux de la moderne et déjà célèbre future gare de Liège-Guillemins a vu sa vidéo *Liège-la-Nouvelle* consacrée lors du 16ème Festival Cinérail qui se tenait à Paris à la toute fin février.

Le film a reçu une mention spéciale du jury dans la catégorie des films d'entreprise et publicités. C'est le bureau d'études de l'architecte espagnol Santiago Calatrava qui a réalisé la vidéo d'animation, en accord avec Euro Liège. Elle montre bien entendu la future gare, mais également ses environs dans le futur. Car comme l'indique la responsable RP d'Euro Liège Martine Doutreleau, Liège-la-Nouvelle s'inscrit dans un projet global: 'La force du clip est centrée sur la gare: il fallait montrer l'impact intéressant que peut avoir un tel projet sur ses environs, tels que la Colline de Cointe et la Meuse'.

Par ce projet, la bonne situation géographique de Liège (proximité avec les Pays-Bas et l'Allemagne) doit être mise en évidence et sera d'autant plus importante dans le contexte européen. 'De plus, un quartier remanié peut recréer un pôle intéressant'.

# Intraweb Accès aux pensionnés en juin prochain

**Dès ce mois de juin 2008, l'Intraweb est aussi accessible aux pensionnés du Groupe SNCB via Internet depuis leur domicile. Parmi les avantages: un accès aisé aux informations liées notamment aux pensions et à la mutuelle.**

**V**ous avez peut-être un parent ou un ami pensionné du Groupe SNCB ? Vous pouvez déjà lui signaler que dès juin prochain, il aura accès à un espace spécialement dédié sur l'intraweb.

Comme quelque 25.000 autres pensionnés du Groupe, votre proche pourra rapidement et facilement consulter les informations les plus actualisées sur la pension, la mutuelle, les facilités de circulation ou encore les offres promotionnelles de Rail Facilities.

## Inscription pour les pensionnés actuels...

Pour recevoir accès à l'Intraweb, ceux qui sont actuellement pensionnés devront se rendre sur un des sites du Groupe SNCB: [www.sncb.be](http://www.sncb.be) ou [www.infrabel.be](http://www.infrabel.be). Là, il leur suffira de cliquer sur le lien *S'inscrire* indiqué en bas de page.

Une fois le formulaire rempli, ils recevront les informations sur leur accès par deux courriers séparés. Le premier contiendra leur nom d'utilisateur et leur mot de passe. Le second, quelques jours après, renfermera un *token*, c'est-à-dire une liste de 20 codes personnels.

Ces données sont communiquées dans deux courriers différents par mesure de sécurité: si un courrier se perd et tombe

dans les mains d'une tierce personne, celle-ci ne pourra se connecter sous le nom du destinataire de la lettre.

## Et pour les pensionnés futurs...

Pour ceux qui prendront leur pension à partir de juin, aucune démarche particulière ne sera nécessaire: comme tous les agents actifs, ils ont reçu leur nom d'utilisateur, leur mot de passe et leur token en décembre 2006. Ces données resteront valables. Seul changement: dès le premier jour de leur pension, ils ne verront plus le look de leur ancienne Direction, mais un look Groupe SNCB. De même, l'information disponible ne sera plus l'information utile pour un actif mais l'information directement nécessaire aux pensionnés.

## 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.

## En route pour Disneyland le 17 mai !

**L**e concours Disneyland Resort Paris du Connect numéro 30 nous a apporté 1.980 participations ! Record absolu à ce jour pour un concours de Connect.

Le tirage au sort va faire trois familles heureuses, qui recevront 2 entrées adultes et 2 entrées enfants pour une journée de parc le samedi 17 mai. A charge pour eux de se payer le voyage en TGV.

Ils iront donc voir Mickey en mai: Serge Busetto, du Holding, Philippe Damanet d'Infrabel, Gina De Schrijver de la SNCB. Bonne journée à tous les douze !

bref



**GAGNEZ**  
**50 chèques**  
carburant Q8

# Rail Facilities vous offre **50 chèques** **de carburant**

**Pour remporter un de ces lots, répondez aux 2 questions ci-dessous et renvoyez le bon chez:**

Concours Q8

Connect - H-CO.001 section 26/2

**Grand concours Q8**  
**50 chèques de carburant de 15,00 €**  
**à gagner**



**Q8 Liberty Card**

Pour obtenir votre carte, consultez le site intranet de Rail Facilities

ou regardez votre fiche de paie du mois de mai 2008

**Question 1:**

Quelle est votre réduction supplémentaire sur le prix à la pompe avec la Q8 Liberty Card ?

0 0,015 € / litre

0 0,025 € / litre

0 0,035 € / litre

**Question 2:**

Combien coûte (frais d'inscription + frais fixes et frais administratifs) la Q8 Liberty Card ?

0 0,00 €

0 3,00 €

0 5,00 €

N° Identification : .....

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse administrative : .....

