

34connect

Magazine du personnel du groupe SNCB juin 2008



600 joggeurs aux couleurs de notre Groupe

**Le phénomène
de l'agression**
appréhendé au plus haut niveau

**Bruxelles-Luxembourg
plus vite**
l'Union européenne y gagnera

**Organisme de
formation agréé:**
la SNCB peut former
tous les conducteurs de train





Searail: mer/fer

08



M5, new look

18



600 joggeurs le 25 mai

22

A GAGNER:
5 GSM
Siemens A62
avec BASE

24



connect

dans ce numéro

stratégie

- 03 L'Atrium vu de l'extérieur
- 04 Premier Security Day du Groupe SNCB
- 06 Un incident lors du transport de marchandises dangereuses ? Solvic est prêt !

qualité

- 07 Un nouveau certificat ISO 9001:2000 pour Infrabel

infra

- 08 Searail: quand le rail et l'eau se rencontrent
- 10 Une modernisation de grande envergure à Monceau !
- 11 Modernisation de l'axe Bruxelles – Luxembourg
- 12 Un nouveau pont ferroviaire tournant pour la ligne 58

client

- 14 Lisa est aux guichets de Flémalle-Haute et Puurs
- 15 Escapades à l'étranger en trains classiques
- 16 RDV: expérience sur la ligne ICA
- 17 B-Cargo: José Syr succède à Albert Counet

matériel

- 18 Les premières M5 modernisées sortiront cet été
- 19 La SNCB et Siemens signent le contrat pour les rames RER

formation

- 20 La SNCB reconnue comme organisme de formation

patrimoine

- 21 Gand-Saint-Pierre reprend des couleurs

nous

- 22 20 km de Bruxelles: à 13 minutes du champion
- 23 En mer avec Infrabel !

Edité pour le groupe par SNCB Holding avec:

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

ILLUSTRATION

Anne-Catherine

PHOTOS

Leo Goossenaarts
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





Dirk Mussche a emmené le groupe pour une visite des installations d'éclairage au 2ème étage de l'Atrium. Au menu, une démonstration sur le terrain des bienfaits des lampes nouvelle génération, offrant un meilleur rendement, sensibles à la lumière du jour, munies de détection de présence...

Energie

L'Atrium vu de l'extérieur

stratégie

A l'initiative de l'IBGE, des gestionnaires de bâtiment ont eu l'occasion de se rendre compte des mesures d'économies d'énergie appliquées à l'Atrium. Une visite guidée par Dirk Mussche.



Ce vendredi 9 mai, l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement a emmené une vingtaine de gestionnaires de bâtiments et décideurs chez Umicore, à la Banque Nationale de Belgique et... à l'Atrium. Au programme: visites et explications sur les mesures appliquées ou prévues pour maîtriser les consommations d'énergie.

À l'Atrium, les visiteurs – administrations communales, copropriétés, régie des bâtiments... – ont manifesté le plus grand intérêt à l'exposé de Dirk Mussche. Notre relais énergie H-PA a notamment expliqué comment le Groupe y a procédé au regroupement des 1.500 convecteurs individuels, comment le relighting a remédié à la sur-

consommation d'éclairage. Sans oublier les mesures sans investissement: fonctionnement limité des groupes de pulsion avant 8 h et après 17 h, campagne de sensibilisation à l'extinction des PC en fin de prestation, suppression d'une lampe sur deux dans certaines zones, réglage de l'air conditionné à 23° au lieu de 21°...

Ces 12 derniers mois, ces mesures – et bien d'autres – ont permis d'y réduire la consommation de gaz de 40% et celle d'électricité de 9,3% par rapport à 2005. Cette visite, organisée pour des spécialistes externes, était l'occasion de répéter que le Groupe SNCB est particulièrement actif en matière d'économies d'énergie. Ce qui a convaincu.



Sécurité

Premier Security Day du Groupe SNCB

stratégie

Le 23 avril s'est déroulé au Palais d'Egmont à Bruxelles le premier Security Day du Groupe SNCB. Avec pour thème une approche intégrée de l'agression dans les transports publics. L'occasion était unique pour jeter un regard panoramique sur la très complexe problématique de la sécurité.

Le Security Day a été organisé par le Corporate Security Service de la SNCB Holding. Hendrik Vanderkimpen, chef de ce service, y avait invité des représentants de sociétés de transports publics aussi bien étrangères que belges ainsi que des partenaires importants de la politique de sécurité que sont la police, la justice et le gouvernement. Ainsi, le débat pouvait ratisser large.

Inge Vervotte, Ministre des Entreprises publiques, donna le coup d'envoi de la journée d'étude qui allait voir défiler des entretiens en panel, des interventions d'experts et de membres du corps académique, et aussi des workshops à thèmes pointus.

Rester vigilants

Au fil de la journée apparut que les causes d'agression sont très variées, mais qu'aucune société de transport n'échappe au phénomène. Jannie Haek, administrateur délé-

gué du Holding, souligna que l'agression est inadmissible et que le Groupe a le devoir moral d'en minimaliser les risques tout en sachant que le risque zéro n'existe pas. Il rappela qu'une bonne politique de sécurité doit tenir compte des clients, du personnel de la société de transports et des autres processus de l'entreprise. Il en référa aux dommages causés entre autres par les voleurs de cuivre.

Un plan de sécurité bien intégré est, de plus, un plan qui évolue. Les participants ont pu, par exemple, faire connaissance avec le Moniteur de Sécurité de De Lijn (voir encadré) et la plateforme policière bruxelloise de la STIB et se fixer des rendez-vous pour organiser des actions ciblées (par exemple *contre* les jeunes à la dérive).

Problème de société, approche globale

Conclusion importante de cette journée



Nadi
Accompagnatrice de train

Ce Security Day est vraiment utile. On peut beaucoup apprendre de chaque acteur de la sécurité. Sur le terrain, vous êtes un peu dans votre coin, et la vision globale vous manque. Ici, j'ai une vue très large de la problématique de la sécurité. En écoutant le panel et les questions-réponses, j'avais réellement le sentiment de pouvoir exprimer mon opinion, malgré la présence de mes chefs (sourire entendu). Dans les groupes de travail, j'ai eu la chance de recadrer le débat sur la pratique. Une très bonne initiative !



Greet Aelter
Coordnatrice sociale sécurité
De Lijn

Notre Moniteur de Sécurité est un moyen nouveau pour appréhender différents facteurs de manières objective et subjective. Après analyse, nous désignons des *hotspots*, des endroits à tenir à l'œil. Nous actualisons notre gestion de ces hotspots à cadence trimestrielle et nous travaillons sur trois axes: des mesures préventives sporadiques, des mesures structurelles telles que la concertation avec les autorités locales et, si c'est insuffisant, l'aide de la police. Notre expert en sécurité insiste sur l'importance de chaque relation de fait, y compris chez nos sous-traitants. Nous travaillons avec la justice. Il existe par exemple un projet de travaux d'intérêt général pour les mineurs d'âge qui accomplissent (à des conditions strictes) une peine pénale chez nous.



Johan De Paepe
Commissaire en chef à
la police du chemin de fer

Le risque zéro n'existant pas, la prévention est une démarche primordiale. Les patrouilles doivent être sur le terrain en permanence et dialoguer. La police devient médiateur, en collaboration avec les travailleurs sociaux. L'agression ne peut plus être *cool* pour les jeunes. La répression est indispensable mais n'est pas le moyen ultime. Je trouve par exemple méritoire que certains magistrats prennent le temps de réprimander les jeunes délinquants. Qu'ils s'efforcent de les rendre conscients de leurs actes et de leurs responsabilités. Une intervention rapide et une forte probabilité d'être arrêté doivent contrer le sentiment d'impunité. L'impact des mesures prises serait plus grand si tout allait plus vite. Mais avec plus de 1,4 million de dossiers par an, il est impossible de tout traiter. La police, les procureurs et le parquet sont conscients du sérieux de la situation et font réellement le maximum possible.



d'échanges: on ne peut aborder efficacement l'agression que par une politique de sécurité intégrée qui va au-delà des limites du seul transport public. Le Groupe SNCB est en bonne voie, mais la violence est un problème sociétal qui ne s'estompe pas en franchissant les portes de nos gares. Nous pouvons tous apporter notre pierre en vue d'améliorer la situation. Une bonne politique de sécurité va en tout cas plus loin que la répression: la prévention et un suivi rapide des dossiers sont cruciaux pour les clients et les victimes de violences.

La journée s'est achevée sur une intervention d'Etienne Schouppe, Secrétaire d'Etat à la mobilité, qui précisa que la sécurité est un droit, tant dans les transports publics que sur le lieu de travail. Et de souligner la nécessité de créer une synergie entre tous les acteurs de terrain autour de trois axes: prévention, action/réaction, suivi.



Luc Lallemand (3e à gauche), Administrateur délégué d'Infrabel et Luc Vansteenkiste (2e à gauche), Directeur général d'Accès au Réseau, échangent l'accord avec les représentants de Solvic

3

questions à
Sofia Kolibos –
Chef de la division
Sécurité d'exploita-
tion de la Direction
Accès au Réseau

1. En quoi consiste la convention signée entre Infrabel et Solvic ?

Concrètement, en cas d'incident avec matières dangereuses et à la demande du Commandant des pompiers présents sur les lieux, le Traffic Control pourra immédiatement solliciter l'intervention d'une équipe de Solvic. Celle-ci se rendra directement sur place avec du matériel spécialisé, pour colmater les fuites éventuelles,...

2. Concrètement, de quelles matières dangereuses s'agit-il ?

Dans la convention, il est stipulé que Solvic interviendra lors de tout accident ou incident lié au transport de produits dangereux, comme les matières inflammables, toxiques, corrosives... Bref, toutes les matières reprises dans la classification RID, le Règlement international pour le transport ferroviaire des marchandises dangereuses, sauf les classes 1 et 7, à savoir les produits explosifs et radioactifs.

3. Pourquoi cette convention est-elle si importante pour Infrabel ?

En tant que gestionnaire de l'infrastructure, Infrabel est responsable de la sécurité sur son réseau. Grâce à l'accord conclu avec Solvic, nous pourrions bénéficier de l'aide quasi immédiate de leurs experts sur le terrain. Nous pourrions ainsi rétablir le trafic le plus rapidement possible et en garantir la sécurité !



Des experts en renfort

Un incident lors du transport de marchandises dangereuses ? Solvic est prêt !

Infrabel et Solvay, par le biais de sa filiale Solvic, s'associent pour collaborer de façon optimale en cas d'incidents lors du transport ferroviaire de matières dangereuses. La convention, signée le 15 mai dernier, a pour objectif de réduire au maximum les conséquences tant humaines qu'environnementales ou matérielles d'un éventuel incident.

Le 15 mai dernier, Infrabel et Solvic ont signé une convention relative à l'assistance à fournir par Solvic sur le domaine d'Infrabel en cas d'incidents ou d'accidents survenant lors du transport par trains de matières dangereuses.

Cette convention, qui fait suite à une excellente et déjà longue collaboration de 23 années entre Solvay et la SNCB alors unitaire, a pour objectif de réduire au maximum les conséquences que de tels événements pourraient avoir pour les personnes, l'environnement ou les biens. Elle s'applique à tout trafic marchandises, quel que soit l'opérateur. Elle est valable essentiellement pour la partie francophone du pays, mais en cas d'urgence Solvic peut également intervenir en Flandre.

stratégie



Kristof De Mulder: "Ce certificat est le résultat d'un travail d'équipe intense"

Gestion certifiée

Un nouveau certificat ISO 9001:2000 pour Infrabel

qualité

Le 26 mars 2008, la direction Infrastructure d'Infrabel a à nouveau décroché un certificat ISO 9001:2000. Cette fois, c'était au tour du service I-1.6 Gestion de la Direction Infrastructure.

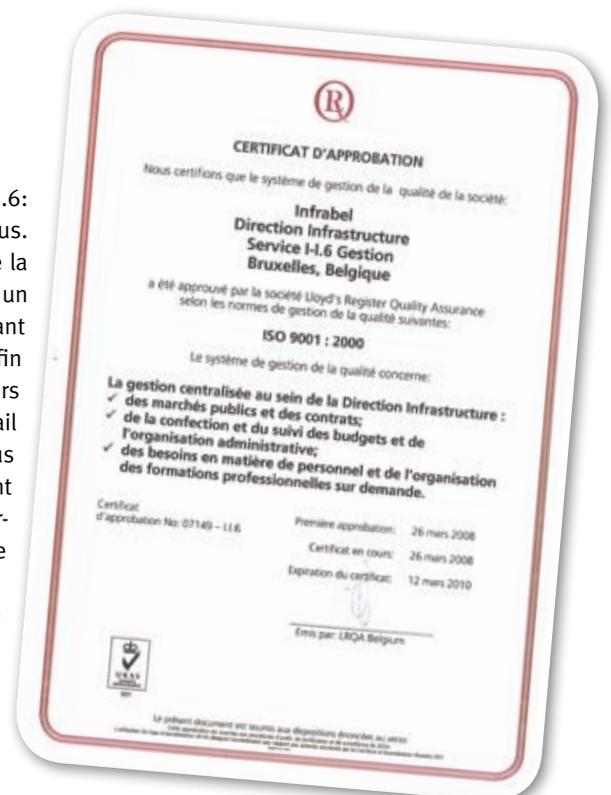
Le service I-1.6 s'occupe de la gestion centralisée des marchés publics et des contrats, de l'établissement et du suivi des budgets, de l'organisation administrative et de la gestion des besoins en personnel, ainsi que de l'organisation des formations professionnelles. L'obtention de ce certificat ISO représente un soutien important au développement des piliers sur lesquels le service Gestion fonde sa politique, à savoir l'orientation client et le professionnalisme.

L'équipe de I-1.6 a travaillé dur pendant plus de deux ans pour obtenir le certificat. Plus concrètement, il a fallu identifier les processus, formaliser les procédures et établir des indicateurs en vue de mesurer la qualité des services fournis. Le caractère transversal des activités du service Gestion

constituait un défi en soi.

Kristof De Mulder, Chef du service I-1.6: "Ce certificat est très important pour nous. Il s'inscrit dans la stratégie générale de la Direction Infrastructure. Il offre en plus un excellent cadre de travail nous permettant de consigner notre savoir-faire actuel afin de pouvoir le transmettre à nos futurs collègues. C'est le résultat d'un travail d'équipe intense. C'est pourquoi, nous tenons à remercier particulièrement l'équipe Qualité de I-1.6 ainsi que le service I-1.1 pour le soutien fourni lors de l'implémentation."

"Grâce aux efforts permanents de toute l'équipe, ce système de gestion de qualité générera une amélioration constante, en ce compris pour les services offerts à nos divers clients."



De gauche à droite :
Rail-eau

Gand-Maritime et
ses faisceaux

Près de 150 personnes à
la journée d'études



infra

Intermodalité dans les ports

Searail: quand le

Le 23 mai, Infrabel organisait à Ostende une journée d'études sur le thème de l'intermodalité rail-eau. Infrabel entend confirmer ainsi le rôle important qu'elle a à jouer dans l'intermodalité entre le rail et l'eau, et offrir une alternative au trafic routier.

Plusieurs études d'intermodalité prévoient une augmentation du trafic marchandises dans les différents ports belges. C'est pourquoi Infrabel prévoit un certain nombre de travaux d'infrastructure afin d'accroître la capacité ferroviaire et de continuer à accompagner les ports dans leur croissance. L'objectif est d'accroître la part du rail dans les ports grâce à des investissements bien pensés, en maximisant le potentiel ferroviaire actuel et futur.

Le plus grand port de notre pays: Anvers

Dans le numéro 33 de Connect, il était déjà question des investissements importants réalisés par Infrabel dans le cadre de plu-

sieurs projets dans le port d'Anvers: l'accès au Deurganckdok, la liaison ferroviaire du Liefkenshoek, les bifurcations Schijn et Krijgsbaan, le deuxième accès ferroviaire et le Rhin d'Acier. En avril dernier, Infrabel a également mis en service la Courbe de Gand, qui relie directement la Rive Gauche d'Anvers aux ports de Gand et de Zeebrugge.

Un nœud stratégique à la mer du Nord

De par sa position stratégique, le port de Zeebrugge est l'un des centres de transport les plus importants donnant accès au marché européen. Avec l'augmentation constante du trafic de marchandises dans ce port, le rail sera plus que jamais un

partenaire important du trafic maritime. C'est pourquoi Infrabel concentre actuellement ses efforts sur l'extension de plusieurs faisceaux ferroviaires dans le port de Zeebrugge: l'avant-port Ouest, Pelikaan et Ramskapelle. Ces travaux d'infrastructure comprennent l'aménagement de voies supplémentaires, leur électrification et leur équipement en signalisation. Ils dureront encore jusqu'en 2009.

Une nouvelle cabine de signalisation pour Zeebrugge-Formation

Le projet le plus important dans le port de Zeebrugge concerne la modernisation et l'extension de la capacité de la gare de Zeebrugge-Formation. Outre l'aménagement d'un faisceau supplémentaire de 24 voies, les faisceaux existants seront transformés en un seul grand nœud ferroviaire comptant 30 voies de triage. Dans le cadre de la concentration des cabines de signalisation, Infrabel construira une nouvelle cabine de signalisation à Zeebrugge-



rail et l'eau se rencontrent

Formation. Ces travaux, qui dureront jusqu'en 2016 et représentent un investissement de 130 millions d'euros, permettront d'améliorer la sécurité et d'augmenter le rendement des installations portuaires.

Un meilleur désenclavement du port

La capacité et la flexibilité sur la ligne Zeebrugge-Bruges constituent des critères essentiels pour le désenclavement du port de Zeebrugge. Au sud de la gare de Zeebrugge-Formation, la Courbe Ter Doest assurera une liaison directe entre les zones ouest et est du port. Cette nouvelle liaison ferroviaire génèrera non seulement un gain de temps, mais créera également une capacité et une flexibilité accrues sur la ligne entre Zeebrugge et Bruges.

En outre, l'aménagement d'une troisième voie entre Dudzele et Bruges, un tronçon de ligne actuellement très utilisé pour le transport de voyageurs et de marchandises, permettra de répondre à l'accroissement du trafic et d'assurer une

meilleure connexion avec l'arrière-pays. Ces travaux sont programmés entre 2011 et 2016 et coûteront environ 101 millions d'euros.

Entre Bruges et Gand ...

La ligne 50A Gand – Bruges est un maillon très important du réseau ferroviaire belge, et ce pour les trafics tant voyageurs que marchandises. Dans le cadre de la croissance attendue du transport de et vers le port de Zeebrugge, le nombre de voies sur cette ligne sera porté de 2 à 4. Les trains rapides pourront ainsi emprunter les deux voies centrales, tandis que les trains omnibus et les trains de marchandises utiliseront les deux voies extérieures. L'aménagement des 3e et 4e voies permettra à Infrabel d'accroître considérablement la capacité de la ligne, moyennant un investissement de 350 millions d'euros. Les travaux seront achevés à l'horizon 2018.

Et les autres ports ?

Infrabel n'oublie pas les autres ports. A

Gand, elle investit actuellement 21 millions dans l'aménagement d'un nouveau faisceau de départ et d'arrivée prévu pour 2010. A Ostende, elle a mis en service, en avril 2008, une nouvelle ligne ferroviaire entre Ostende-Formation et le faisceau Plassendale. Cette ligne ferroviaire, qui représente un investissement de 4 millions d'euros, permet une meilleure desserte de la zone industrielle Plassendale I.

En 2007, Infrabel a rénové, dans le dryport d'Athus, deux faisceaux de réception ainsi que le raccordement ferroviaire vers le terminal. Ces travaux représentent un investissement d'un million d'euros. Depuis 2005, le port de Liège (Renory) dispose également d'une troisième voie. Enfin, d'ici 2009, Infrabel étendra et rénovera également les installations ferroviaires du port de Bruxelles, avec la construction d'un terminal ferroviaire pour les conteneurs, de nouvelles voies le long des quais et un nouveau passage à niveau. Ces travaux correspondent à un investissement d'environ 6 millions d'euros.



Outils spécialisés pour changer les aiguillages d'entrée à la gare

Un long week-end de travail

infra

Une modernisation de grande envergure à Monceau !

Durant le week-end de Pentecôte des 10, 11 et 12 mai derniers, Infrabel a remplacé les aiguillages donnant accès à la gare de Monceau. Ces travaux entrent dans le cadre plus large de la rénovation de cette zone et sont nécessaires tant pour le trafic marchandises que pour le trafic voyageurs.

Pas moins que 80 agents se sont relayés, de jour comme de nuit, afin de limiter au maximum l'impact de ce chantier sur le trafic voyageurs durant la semaine. Outre le renouvellement des aiguillages, ils ont aussi effectué d'autres travaux, comme le remplacement du ballast. Infrabel prépare aussi à Monceau le passage à la technologie EBP-PLP, nécessaire à une commande optimale et parfaitement sécurisée de la signalisation au sein des nouvelles cabines concentrées.

Monceau: un nœud crucial

La gare de Monceau est l'une des principales gares de formation du pays. La plupart du trafic marchandises à destination de la France y transite. Cela veut dire que plus de

75 trains par jour en moyenne passent par Monceau. Par ailleurs, les appareils de voie de la zone servent également au trafic voyageurs de la *dorsale wallonne*. C'est donc un nœud crucial du réseau ferroviaire belge et européen.

Des avantages pour le trafic marchandises et voyageurs

Ces travaux de modernisation étendus, qui représentent un investissement d'un million d'euros, apporteront d'importants avantages pour le trafic ferroviaire. Les trains de marchandises pourront transporter un tonnage plus important pour une même traction. Grâce à une gestion du trafic plus optimale, le trafic voyageurs et marchandises gagnera en fluidité et en ponctualité.



Objectif 160 à l'heure

Modernisation de l'axe Bruxelles - Luxembourg

infra

Infrabel travaille activement à la modernisation de l'axe Bruxelles – Luxembourg. A terme, la vitesse y passera de 130 à 160 km/h. La sécurité y sera également sensiblement renforcée puisque divers passages à niveau seront supprimés.

En matière de mobilité et de transport, la liaison ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg s'inscrit parmi les projets transeuropéens déclarés prioritaires par la Commission européenne. A l'initiative des gouvernements belge et luxembourgeois, d'importants travaux de modernisation ont été entrepris sur les lignes 161 (Bruxelles-Namur) et 162 (Namur-Luxembourg).

Moins de courbes, une vitesse plus élevée

Comme le tracé est très sinueux, la vitesse de référence du trafic ferroviaire est relativement réduite, à savoir 130 m/h. Afin de relever la vitesse à 160 km/h sur la plus grande partie du parcours, Infrabel rectifiera 9 courbes à Assesse, Florée, Hamois,

Ciney, Haversin, Poix-Saint-Hubert, Hatrival, Neufchâteau et Bernimont. Le gestionnaire de l'infrastructure y modernise aussi les grilles de Gembloux, Ciney et Jemelle. Des voies (rails, traverses, ballast), des aiguillages, des ouvrages d'art et des installations de signalisation seront également rénovés. Enfin, la ligne Bruxelles-Luxembourg sera complètement réélectrifiée.

Plusieurs autres grands projets auront un impact positif sur cet axe comme la liaison Watermael-Schuman-Josaphat, la mise à 4 voies et l'augmentation de la vitesse entre Bruxelles et Ottignies (projet RER), l'aménagement de la gare de Namur et la concentration des cabines de signalisation.

Des parcours plus courts

Grâce à la modernisation de l'axe Bruxelles

– Luxembourg, les trajets quotidiens des navetteurs du sud de la Wallonie vers le Grand-duché de Luxembourg et vers Bruxelles seront un peu plus courts. Infrabel pourra ainsi mieux desservir les Ardennes.

“Par le biais de ce projet, qui représente un investissement de 458,7 millions d'euros, nous positionnons véritablement la Belgique au cœur de l'Europe”, explique Luc Lallemand, administrateur délégué d'Infrabel. “Grâce aux temps de parcours plus courts, nous pourrions offrir une meilleure connexion entre les trois sièges principaux de l'Union européenne, à savoir Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg. Infrabel pourra ainsi renforcer la compétitivité et la rentabilité du rail et réduire le trafic sur les autoroutes.”



infra

Le Wiedauwkaaispoorbrug est un maillon ferroviaire majeur entre Gand et Eeklo

Performance

Un nouveau tournant

Au cours du week-end de l'Ascension, début mai, Infrabel a remplacé le vieux pont ferroviaire tournant au-dessus du canal Gand – Terneuzen. Le nouveau pont est une copie exacte de son prédécesseur, mais il est équipé d'un mécanisme tournant ultramoderne !

Après avoir porté le trafic ferroviaire entre Gand et Eeklo et entre Gand-Zeehaven et Zelzate – Terneuzen pendant 80 ans, le pont ferroviaire du 'Wiedauwkaai' présentait de plus en plus de signes de vétusté. Infrabel a dès lors décidé de remplacer ce maillon indispensable au trafic ferroviaire.

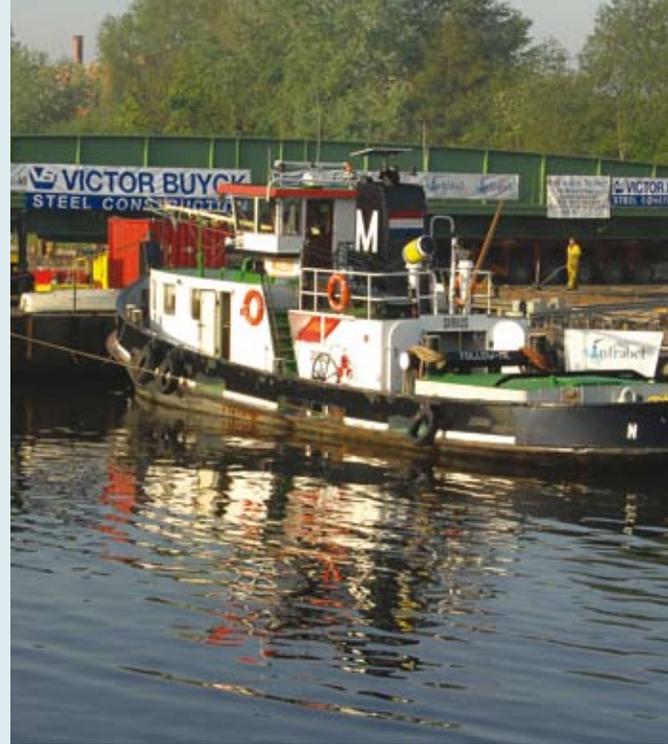
Monument protégé

“Il est vrai que le vieux pont n'était plus

adapté au trafic de marchandises actuel”, explique Steven Standaert, fonctionnaire dirigeant des travaux. “C'est pourquoi nous avons rétabli l'infrastructure du pont, qui date de 1885, et entièrement rénové sa superstructure. De par sa conception unique en métal riveté, le vieux pont datant de 1924 jouissait du statut de monument classé. Nous en avons donc construit une copie exacte. Mais, le nouveau pont dissimule la technologie la plus moderne, de sorte qu'il



Le pont sur le canal Gand-Terneuzen



Des barges pour mettre le pont en place

veau pont ferroviaire pour la ligne 58

pourra être commandé à distance depuis le block 5 à Wondelgem.”

Un travail d'une grande précision

La superstructure en métal, qui contient également tous les systèmes de commande électromécaniques et hydrauliques, a été assemblée au préalable sur un terrain appartenant à l'entrepreneur. Steven Standaert précise: “Nous avons d'abord testé le nouveau pont sur le terrain de l'entrepreneur afin d'éviter au maximum les risques lors de sa mise en service sur site. C'est un cas unique dans l'histoire du rail belge !”

Les ingénieurs ont profité de l'accalmie dans le trafic ferroviaire pendant le week-end de l'Ascension pour démonter le vieux pont et installer le nouveau. Le pont ferroviaire du Wiedauwkaai étant le seul pont permettant la liaison avec Eeklo, Zelzate et

Terneuzen, il fallait réduire au maximum la durée de l'interruption du trafic des trains.

Steven Standaert: “Samedi matin, à sept heures précises, deux barges ont acheminé le pont par voie fluviale, avec beaucoup de maîtrise, jusqu'au-dessus des butées et du pilier central. Nous avons ensuite réussi à positionner le pont, avec une précision de 2 mm ! Après quoi, nous avons placé les voies dans les rainures spéciales aménagées dans le tablier du pont et nous les y avons fixées avec de la résine. Le pont est ainsi devenu un ‘silent bridge’: les trains feront beaucoup moins de bruit et produiront moins de vibrations.”

Du temps gagné !

Jusqu'à présent, le trafic ferroviaire circulait sur le vieux pont à une vitesse de 40 km/h. Grâce au nouveau pont, et après

rénovation de la bifurcation Boma dans le port de Gand-Zeehaven, les trains pourront traverser le canal Gand-Terneuzen à une vitesse de 80 km/h.

Steven Standaert: “Outre le gain de temps, le nouveau pont offre d'autres avantages: il est fiable, facile d'entretien et il peut être commandé à distance. Nous avons également remplacé les deux passages à niveau, situés de part et d'autre du pont, par des blocs de béton préfabriqués. Cela réduira les nuisances vibratoires pour les riverains lors du passage des trains et lors des traversées des passages à niveau par les poids lourds.



Steven Standaert: “Un sérieux travail de précision !”



Pascal Josse, premier utilisateur.

Guichets

client

Lisa est aux guichets de Flémalle-Haute et Puurs

Les premiers appareils de vente LISA ont été installés dans les gares pilotes de Flémalle-Haute et Puurs. Mi-juin, les guichets de Saint-Nicolas et Verviers sont à leur tour équipés de leurs premiers terminaux.

A partir du mois de septembre, le nouveau système de vente LISA (abréviation de *on Line Sales Application*) sera installé dans l'ensemble des gares, région par région. L'implémentation prendra quelques semaines: les derniers appareils seront livrés en janvier 2009. "Le délai d'installation est relativement long car les équipes de H-ICT doivent remplacer tous les vieux appareils Alpha utilisés pour SABIN, de même que les écrans et les claviers, et configurer le nouvel équipement, ce qui prend du temps", explique Jean-Paul Henrion, chef de division *Exploitation de la vente dans les gares* à la Direction Voyageurs National.

Ce qui ne change pas...

Pour le client, rien ne changera dans l'imédiat. Les billets qui sont imprimés grâce à LISA sont identiques à ceux que l'on obtient avec SABIN.

Pour le personnel des guichets, les méthodes de travail demeurent pratiquement identiques à quelques détails près comme l'intégration des terminaux de paiement électronique dans le système d'émission, car la première version de LISA reprend toutes les fonctionnalités de SABIN. A court terme, seul le design de ce qui apparaît à l'écran change. A noter, à ce propos, que des agents de la vente ont participé à la conception des écrans de LISA, pour en assurer le confort d'utilisation.

Ce qui va changer...

La première révolution introduite par LISA est peu visible: les vieux terminaux Alpha qui composaient et enregistraient les ventes sur leur disque dur local sont remplacés par des ordinateurs qui sont connectés avec le serveur central à Bruxelles où sont enregistrées toutes les données.

La seconde révolution arrivera après l'implémentation: "D'autres services pourront dans les prochaines années être ajoutés à la première version. Et là, les guichetiers et les clients verront la différence!", commente Jean-Paul Henrion. "Ainsi par exemple, la connexion avec les données de la Banque Carrefour facilitera la vie de nos clients qui doivent actuellement effectuer des démarches auprès de leur commune ou de leur mutuelle pour obtenir une carte famille nombreuse ou VIPO. De même les agents des guichets pourront traiter plus facilement les cartes train munies de codes-barres."



LISA n'est pas le seul système qui va changer: Voyageurs International va installer sa nouvelle application DIRECT MODE. Les premiers tests sont effectués aux guichets de Saint-Nicolas et Verviers dès ce mois de juin.

Toutes les précautions ont été prises par H-ICT pour assurer qu'aucune rupture ne menace les communications des terminaux avec le serveur.

Formations ...

Des formations à l'utilisation de LISA et de DIRECT MODE sont prévues: elles sont de 1 jour par agent pour LISA seule, et de 4 jours pour les vendeurs qui travaillent aussi avec DIRECT MODE.

Qu'en pense le premier utilisateur ?

Pascal Josse, agent aux guichets de Flémalle-Haute a été le premier à utiliser LISA en situation réelle: "Tout s'est très bien passé. J'ai imprimé mon premier billet avec LISA le 15 mai dernier.

LISA est assez facile à utiliser: l'avantage par rapport à SABIN est que les écrans de LISA sont identiques à ceux de Windows. Il y a bien quelques manipulations supplémentaires à effectuer, mais elles sont utiles. Elles permettent d'éviter les erreurs d'encaisse."

Pascal Josse a décidé de conserver son premier billet imprimé en souvenir...

Trains internationaux

Escapades à l'étranger en trains classiques

client

La SNCB a présenté son offre d'été internationale en trains classiques. Bref aperçu.

Chaque année, la SNCB transporte quelque 10 millions de voyageurs en trafic international, dont 7% en trains internationaux classiques (trains qui ne sont pas des trains à grande vitesse).

Petits citytrips

L'offre internationale en trains classiques propose notamment cet été des escapades vers Lille, Luxembourg, Aix, quelques villes des Pays-Bas comme Amsterdam et Rotterdam. Egalement au programme le train de nuit vers Hambourg ou Berlin. La Suisse est aussi une destination présentée, avec trois trains quotidiens vers Bâle et Zürich.

Maastricht - Bruxelles Express

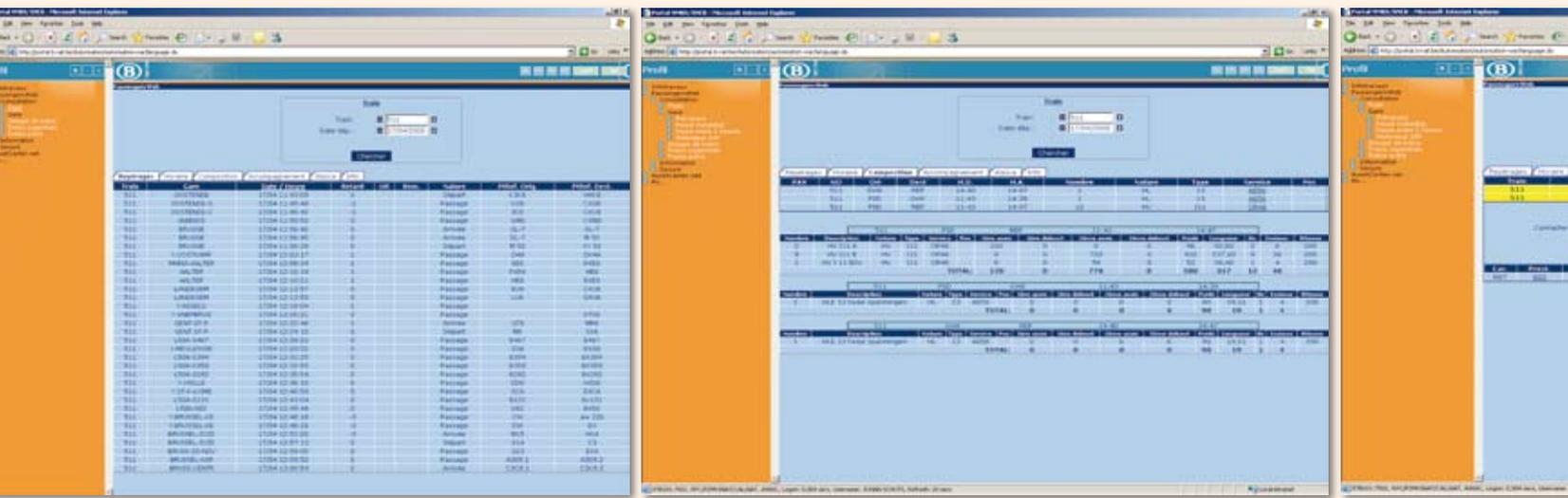
La SNCB met tout particulièrement l'accent sur Maastricht. Cette destination

lancée en décembre 2006 connaît un grand succès. Pour renforcer encore la croissance du train Bruxelles – Maastricht, une campagne de publicité a été lancée en mai et juin, couplée à une offre promotionnelle au tarif très attractif de 10,00 euros l'aller-retour dans la même journée. La Direction Voyageurs National propose aussi quelques B-Excursions vers Maastricht.

Plus de détails sur les différentes offres de trains classiques ou à grande vitesse sur le site www.sncb.be, rubrique *Voyager en Europe*.

Quelques exemples de temps de parcours internationaux:

- Anvers-Central – Lille: 1h38
- Bruxelles-Midi – Amsterdam: 2h51
- Bruxelles-Midi – Maastricht: 1h30
- Bruxelles-Midi – Berlin: 8h39
- Bruxelles-Midi – Hambourg: 9h12



1

2

RDV

Expérience sur la ligne ICA

client

Le RDV, entré en activité début juin, effectue actuellement un essai sur l'ICA: l'annonce vocale dans les trains, avant l'entrée en gare, des correspondances qui y sont possibles.

Dans notre numéro précédent, nous évoquions le démarrage du RDV (Reizigers Dispatching Voyageurs) de la Direction Voyageurs National. Le RDV entame ses activités avec notamment un projet pilote mené sur la relation ICA Eupen-Ostende.

Test d'Eupen à Ostende

Depuis le 1er juin, le RDV informe les accompagnateurs des correspondances possibles dans la gare dans laquelle leur train va s'arrêter. Concrètement, les accompagnateurs sur les ICA disposeront d'un roadbook, d'un livret reprenant la liste des correspondances prévues dans les 20 minutes dans les gares de Verviers, Liège, Louvain, Gand et Bruges. Les gares de la Jonction bruxelloise ne sont pas reprises dans l'expérience car le nombre de trains, donc de correspondances, est trop important.

Si le train ICA circule à l'heure, ou avec un retard inférieur aux délais d'attente spé-

ciaux prévus, l'accompagnateur reprend les correspondances mentionnées dans son roadbook. Si le retard de l'ICA est tel que les délais d'attente spéciaux sont dépassés, Traffic Control d'Infrabel peut, après concertation avec le RDV, décider de retarder un train en correspondance (l'initiative à ce sujet peut être prise tant par les agents B-VN – chefs de bord, sous-chefs à quai – que par les agents I-R – personnel en cabine de signalisation, régulateurs de trafic au TC).

Dans ce cas, le RDV informe l'accompagnateur de la décision prise. Si le train en correspondance n'a pas été retardé et est parti, l'accompagnateur doit communiquer le train de correspondance suivant pour la destination concernée.

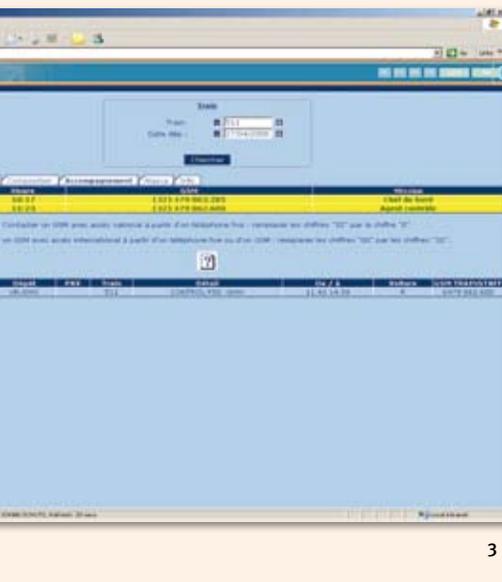
L'avis des clients

“Si le test est concluant, c'est-à-dire si l'avis recueilli auprès des clients est positif, l'initiative sera étendue à l'ensemble des rela-

tions,” conclut Claude Musette, qui dirige la division ‘Planning Court Terme et Real Time’ (le RDV) chez Voyageurs National. “Nous aurons toutefois besoin dans ce cas de développer le support technique nécessaire: pas question de démultiplier le nombre de SMS entre le RDV et l'ensemble des accompagnateurs à bord des trains.”

PassengersWeb et IBIS

En quoi consistera ce support technique ? “L'application de suivi du trafic en temps réel du RDV, PassengersWeb, est relié aux terminaux IBIS des accompagnateurs. Une série d'informations peut être échangée via ce canal, sans devoir recourir aux SMS ou à l'appel téléphonique,” explique Jean-Louis Bebrone, responsable du bureau Support logistique et administratif du RDV. “Les développements en cours sur PassengersWeb permettront d'ici quelques mois de communiquer les correspondances en temps réel via IBIS.”



3

PassengersWeb: visite guidée

PassengersWeb est au RDV ce que ArtWeb est au Traffic Control d'Infrabel: l'outil central de gestion et de suivi en temps réel de ses trains. PassengersWeb se base sur les repérages des trains fournis par Infrabel en temps réel.

La version 1.2 est opérationnelle depuis début juin. Voici un aperçu des services offerts.

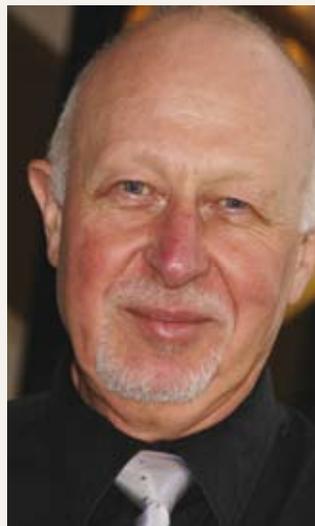
PassengersWeb est accessible au personnel de la SNCB en mode *consultation*. Seuls les agents du RDV peuvent y accéder également en mode *secure*, c'est-à-dire peuvent modifier des données dans l'application.

PassengersWeb permet un repérage des trains en temps réel (illustration 1), avec l'heure de passage dans les gares et les éventuels retards. D'autres écrans peuvent afficher l'horaire prévu et l'horaire réel des trains.

L'agent du RDV peut via PassengersWeb consulter la composition du train, engin de traction et voitures (illustration 2).

L'application reprend également les coordonnées du personnel de bord (illustration 3). Lorsque celui-ci s'est identifié au système par SMS, il apparaît en jaune sur écran. Sinon il reste indiqué sur fond bleu.

Grâce à PassengersWeb, les collaborateurs du RDV peuvent envoyer des SMS à tous les accompagnateurs dans une zone précise, sur une ligne, dans les environs d'une gare, voire vers tel accompagnateur ou tel conducteur.



De gauche à droite : José Syr – Albert Counet – Geert Pauwels

B-Cargo

José Syr succède à Albert Counet

José Syr a été nommé General Manager de B-Cargo.

Il remplace Albert Counet, qui dirigera Xpedys.

D José Syr, qui jusqu'à présent dirigeait le service B-MD.3 Production, a été désigné General Manager de B-Cargo. Il succède ainsi à Albert Counet, qui a occupé ce poste depuis novembre 2000. José Syr pourra mettre à profit sa longue expérience de terrain. C'est en effet lui qui a piloté la transformation de la production locale et la réorganisation des RCC. Albert Counet dirigera désormais la filiale Xpedys, spécialisée dans la commercialisation des transports de vracs secs et de produits finis et semi-finis de l'in-

dustrie métallurgique. Il quitte B-Cargo après y avoir mené une profonde refonte et avoir largement engagé la Direction Marchandises sur le chemin de la rentabilité.

La coordination générale de la stratégie du Groupe Marchandises de la SNCB et du processus de changement a été confiée à Geert Pauwels, sous l'autorité de l'Administrateur délégué Marc Descheemaeker.

© Photos Martial Host

client



Ici, les agents s'attaquent à l'intérieur: ils placent les fenêtres, les escaliers, le sanitaire, etc.



Jean-Luc Deschamps, dirigeant de l'atelier, Alain Mouton, chef d'atelier et Claire El Fouly, ingénieur.



On récupère ou revend tout ce qui peut l'être. Ainsi les portes et rampes sont repeintes et réutilisées, les vieux châssis en aluminium revendus à très bon prix.



Première étape, le déshabillage complet. Tout est enlevé: les banquettes, les vitres et châssis, les cloisons, les toilettes, les portes extérieures.

Matériel roulant

Les premières M5 modernisées sortiront cet été

matériel

L'atelier SNCB de Cuesmes s'active au rhabillage complet des premières voitures à deux niveaux M5. Petit coup d'œil.

On ne les appellera plus M5, mais M5M pour M5 modernisées. Elles auront troqué leur actuelle livrée bordeaux pour la teinte grise des M6. Les premières voitures sont à Cuesmes et ont commencé à subir ce profond lifting. Comment avance le travail ? Jean-Luc Deschamps, dirigeant de l'atelier et chef de projet Modernisation M5, répond: "Le personnel de Bombardier Transport s'active actuellement à la transformation des deux premières voitures, dont une voiture pilote. C'est encore en quelque sorte du travail sur prototype à ce stade, car chaque projet de modernisation de matériel est une expérience unique. Tout doit être étudié, tout est nouveau." Le personnel de l'atelier et les représentants de Bombardier travailleront ensuite ensemble sur les quatre voitures

suivantes. "Et les agents de Cuesmes assureront seuls les travaux sur les 124 voitures suivantes."

Une voiture par semaine

D'ici peu, l'atelier atteindra sa vitesse de croisière. Les voitures seront transformées au rythme d'une voiture par semaine.

Première étape, le déshabillage complet. Tout est enlevé: les banquettes, les vitres et châssis, les cloisons, les toilettes, les portes extérieures, etc. Les escaliers intérieurs sont également démontés pour être reprofilés, munis d'un nouveau revêtement et remplacés plus tard dans la chaîne.

Tri, récupération, réutilisation

Tout ce qui peut être réutilisé ou récupéré l'est. Ainsi les portes et rampes sont repeintes et réutilisées, les anciens châssis en aluminium revendus à très bon prix, le verre des vitres est aussi revendu. "Ce projet de modernisation démontre que le comportement écologique peut très bien être rentable", commente Claire El Fouly, ingénieur responsable

notamment de la documentation des M5M.

Nettoyage, traitement de la corrosion

Après le déshabillage, les bogies sont dégagés des essieux pour être révisés. Le dessous de caisse et les abouts sont nettoyés. On procède aussi au démontage des freins pour entretien à l'AC Malines.

Etape suivante: le traitement de la caisse. Ici, on répare les traces de corrosion et les perforations éventuelles. Une fois cette tâche achevée, les supports de sièges et de porte-bagages sont soudés, puis la caisse est poncée avant mise en peinture.

Peinture extérieure

A cette étape-ci, la voiture a sa nouvelle livrée extérieure. Le travail n'est cependant pas encore fini, il reste encore beaucoup à faire.

Tout d'abord les bogies révisés sont remplacés, ainsi que les portes qui ont été repeintes.

A l'étape suivante, les agents s'attaquent à l'intérieur: ils placent les fenêtres, le plancher inférieur avec son isolation, les esca-



Photos : © Martial Host



Marc Descheemaeker, la Ministre Inge Vervotte et Ansgar Brockmeyer de Siemens.

Achat de matériel

La SNCB et Siemens signent le contrat pour les rames RER

matériel

Ce 15 mai, la SNCB et Siemens ont officiellement signé le contrat pour l'acquisition de 305 automotrices tricourant de type Desiro ML pour le futur RER, en présence de la Ministre des Entreprises publiques Inge Vervotte. Cette commande représente un investissement de 1,425 milliard d'euros.

La flotte de 305 rames à moteur électrique tri tension représente une capacité totale de 85.400 places assises, soit 280 places assises par rame, dont 32 en première classe, 232 en seconde classe et 16 sièges rabattables dans la voiture multifonctionnelle.

La SNCB n'a pas opté pour des voitures à double niveau, et cela pour plusieurs raisons. Il y a d'abord l'accès aisé aux personnes à mobilité réduite et la facilité du contrôle social. Egalement important, l'utilisation des voitures à un niveau permet l'accès aux tunnels en région bruxelloise, notamment le tunnel Schuman-Josaphat.

Où et quand?

Un tiers de cette commande sera dédié spécifiquement au RER autour de Bruxelles. Le reste de ces trains sera mis en circulation sur l'ensemble du réseau belge, dont une partie pourra également circuler sur les lignes à grande vitesse.



Le premier de ces trains sera livré dans les premiers mois de 2011, et le dernier, à l'automne 2016.

liers, le revêtement de sol, les dalles de câblage, les luminaires, le sanitaire, etc.

“L'atelier procède ensuite à un essai d'étanchéité: de l'eau à haute pression est projetée sur la voiture, permettant de détecter d'éventuelles fuites aux fenêtres”, poursuit Alain Mouton, chef d'atelier Voitures à Cuesmes.

Nouveaux atours intérieurs

Après quoi, l'habillage intérieur se poursuit: placement des parois, portes des salles, plafonds, porte-bagages, sièges, tablettes, etc.

La modernisation entre dans ses dernières phases: les techniciens replacent les équipements de freins et le câblage électrique est contrôlé en test à blanc, grâce à un banc commandé informatiquement. Le chauffage est aussi testé, de même que les toilettes et les portes intérieures. Les tapis sont placés sur les plates-formes et la voiture est nettoyée.

Actuellement, 10 voitures sont déjà en cours de lifting. La première voiture doit être terminée en juillet. Nous y reviendrons dans notre prochain numéro.

Formation des conducteurs



La SNCB reconnue comme organisme de formation

Depuis le 1er avril 2008, la SNCB est officiellement reconnue comme organisme de formation pour les conducteurs de train (et le personnel de bord) circulant sur le réseau belge. Pour cela, l'entreprise devait satisfaire à certaines conditions, fixées par Arrêté Royal.

formation

L'Arrêté Royal du 18 janvier 2008 fixe un certain nombre de critères de reconnaissance auxquels chaque organisme de formation doit satisfaire pour être officiellement reconnu. La SNCB remplissait ces conditions et a donc été agréée.

Comme organisme de formation agréé, la SNCB assure *la formation fondamentale et la formation complémentaire des conducteurs de train circulant sur l'infrastructure ferroviaire belge*. (AR du 18 janvier 2008, titre II, Chap. 1er, Art.4)

Les critères de reconnaissance

Mais quels sont précisément ces critères de reconnaissance ?

L'organisme de formation doit en premier lieu avoir d'une manière ou d'une autre un lien avec une entreprise ferroviaire pouvant circuler en Belgique (comme par exemple la SNCB, la SNCF, DLC, ...).

Il doit ensuite disposer des moyens nécessaires et du matériel didactique (comme par exemple un simulateur de conduite).

Un nombre minimal de formations et d'examens doit être organisé pour maintenir à niveau la compétence du personnel. La capacité professionnelle doit également pouvoir être démontrée.

L'organisme doit avoir un personnel suffisant pour pouvoir assurer les formations et les examens pour toutes les catégories de brevets, etc.

Les formations et les examens

Mais la reconnaissance officielle a également des conséquences sur l'organisation des formations et des examens.

La SNCB doit ainsi collecter une série de données sur ses formateurs (comme les formations qu'ils ont suivies et données) et ses examinateurs, et les conserver dans une base de données à laquelle le SPF Mobilité et Transport doit avoir accès.

L'Arrêté Royal décrit également l'ensemble des tâches de l'organisme de formation. Un minimum de deux sessions de formation doit être prévu chaque année pour des clients externes. Et toutes les informations

concernant la formation et les examens doivent être enregistrées dans la base de données accessible au SPF Mobilité et Transport.

C'est aussi à l'organisme de formation agréé – la SNCB en l'occurrence – de délivrer les brevets aux candidats qui ont réussi l'examen organisé à l'issue d'une session de formation fondamentale ou complémentaire. Suite à la délivrance de ce brevet, une licence peut être demandée au SPF Mobilité et Transport.

Rapport annuel

La reconnaissance officielle implique également pour la SNCB des tâches administratives supplémentaires. Chaque année, elle doit désormais rédiger un rapport annuel pour le SPF Mobilité et Transport. Doivent y figurer, entre autres informations, les résultats des formations fournies, la liste du personnel pédagogique, ou encore la liste de tous les candidats qui ont suivi une formation ou passé un examen auprès de l'organisme de formation.



Vent de fraîcheur

Main de maître et patience à toute épreuve.

Gand-Saint-Pierre reprend des couleurs

1. Détail: le sifflet d'une loco vapeur – 2. De gauche à droite: Antoon Boelens, Dirk De Reu et Yves 't Jampens – 3. Présentation de la ville d'Ostende. Les feuilles de chêne symbolisent la prospérité. – 4. Le plafond du hall central après restauration. Un résultat qui vaut le torticolis! – 5. La couche de plâtre est solidement fixée au mur au moyen de colle liquide.



La gare la plus fréquentée de Flandre retrouve peu à peu son lustre d'antan. Après la modernisation de l'aile ouest, la restauration de la façade et de la tour de l'horloge, c'est maintenant l'intérieur de la gare qui est passé au peigne fin. Connect est allé jeter un coup d'œil sur le chantier.

La gare de Gand-Saint-Pierre a été édifée en 1913, à l'occasion de l'Exposition universelle qui se tenait à Gand cette année-là. L'objectif était de permettre aux centaines de milliers de visiteurs de découvrir les villes belges les plus importantes via les peintures au plafond et les décorations murales: Gand, Bruges, Ypres, Audenarde, Malines, Ostende, Anvers, Tournai, Mons, Namur, Bruxelles, Liège et Courtrai.

Les murs se composent de couches de plâtre de différentes couleurs, dans lesquelles des motifs ont été gravés. Cette technique est appelée *sgraffito*. Les sgraffiti sont l'œuvre de Prosper Cornelis, qui a notamment décoré l'église Saint-Eloi à Anvers.

Rafrâchissement méticuleux

“Les dégâts aux décorations sont surtout imputables à l'humidité et à l'infiltration de sel, car la gare est dépourvue de murs creux”, déclare Yves 't Jampens, architecte principal adjoint à Patrimoine. “Les restaurateurs traquent autant que possible les

couches *originales*, ce qui n'est pas évident parce qu'au fil du temps, les dessins ont souvent été recouverts par d'autres peintures.” Le travail de restauration a été confié à une équipe de spécialistes de la firme Profiel de Wevelgem. Dès l'été 2009, les sgraffiti attireront de nouveau tous les regards. Les peintures au plafond, elles aussi, ont fait l'objet d'une rénovation.

Sur le plafond du hall central, on repère quelques symboles illustrant les chemins de fer belges (comme la roue ailée), mais d'autres aussi qui renvoient à la poste et au télégraphe pour lesquels le Ministère des Transports était également compétent à l'époque. La restauration de ce plafond a pris trois mois.

Pour les rêveurs éveillés...

Si vous devez encore patienter un moment pour votre train, vous pourrez vous en mettre plein la vue sans vous ennuyer une seconde. Mais le navetteur pressé, lui, doit bien regarder sa montre: s'il se risque à lever les yeux, le voilà embarqué illico pour un voyage dans le passé...

patrimoine

20 km de Bruxelles

A 13 minutes

Dimanche 25 mai était le jour de vérité pour un bon nombre de joggeurs passionnés: l'occasion de prouver leur talent en courant les 20 kilomètres de Bruxelles. Et de donner la preuve que leur préparation a été optimale. Les dieux du ciel ont veillé sur eux: pas de douche nationale mais un soleil généreux pendant la course. Si généreux que le parc du Cinquantenaire grouillait de supporters.



nous



du champion

Les dix premiers arrivés du Groupe SNCB ont couru dans des temps qui laissent admiratif. Le meilleur d'entre les nôtres est arrivé 13 minutes après le grand vainqueur.

Patrick Hapers (SNCB): 1:13:29
Jean-Luc Hannecart (SNCB): 1:14:39
Paul Mertens (SNCB): 1:14:54
Luc Brusseeel (SNCB): 1:16:06
Johan De Coninck (Infrabel): 1:16:17
Eddy Wynants (Infrabel): 1:18:04
Joeri Wouters (Infrabel): 1:18:49
Franky Vantghem (SNCB): 1:19:33
Frederic Kaisin (SNCB): 1:19:43
Gregory Demaret (SNCB-Holding): 1:19:52
A noter que Véronique Laven (SNCB) a réalisé le meilleur temps féminin: 1:48:14.

Ce qu'ils en ont dit

Walter Vereecken, technicien bâtiments et ouvrages d'art à Patrimoine Gand, participait pour la première fois aux 20 km de Bruxelles. Et figurez-vous qu'il a couvert la distance en 1 heure 30 minutes et 38 secondes !

"Je m'entraîne régulièrement" explique-t-il. "Avant les 20 km, j'ai participé à Dwars door Brugge. Ce qui est spécial à Bruxelles, c'est l'atmosphère toute particulière, l'ambiance, la musique... Et j'ai apprécié particulièrement l'équipement que nous avons reçu: ça nous a fait participer à une compétition dans la compétition, parce qu'on voulait bien entendu faire mieux que les collègues du Groupe. Et avec les tee shirts, on les reconnaissait facilement !"

Pour **Paul Van Aelst**, porte-parole du district Nord-Est, c'était la douzième participation (240 kilomètres, donc). "C'est chouette de tomber sur des gens qu'on connaît. Je cherche un petit groupe qui court à mon rythme et je m'y accroche. L'atmosphère, c'est le meilleur de la compétition".

Ali El Ayadi, technicien principal à l'AT Schaerbeek a couru pour la seconde fois sous les couleurs de la SNCB: "J'en suis à ma troisième participation aux 20 km. La première fois, c'était sous le dossard de la Ligue Braille. Je visais le temps d'1h20, mais un point de côté en haut de l'Avenue de Tervuren m'a retardé: j'ai réalisé le parcours en 1h24. Je trouve très bien de courir sous le nom des entreprises du Groupe SNCB, comme le font les autres entreprises. Cela permet de rencontrer des collègues qu'on ne connaît pas. Tout était très bien organisé. Une suggestion: pourquoi ne pas rassembler ceux qui visent le même temps, afin qu'on puisse se soutenir mutuellement pendant la course ?"

Emmanuel Buseyne – Ingénieur industriel chez Accès au Réseau (1h45:07)

"J'ai déjà participé une dizaine de fois aux 20 km de Bruxelles, mais cette année c'était la première fois que je courrais sous les couleurs d'Infrabel. C'est vraiment une initiative exceptionnelle: nous avons reçu un équipement complet à l'occasion d'un événement spécial et le stand installé au départ de la course contenait tout ce qu'il fallait pour bien entamer les 20 km. Je pense qu'une telle initiative est bonne pour l'image d'Infrabel. De plus, c'est un événement particulièrement motivant qui renforce l'esprit d'équipe au sein de notre entreprise!"



nous

En mer avec Infrabel !

Le festival maritime *Ostende à l'ancre* a eu lieu durant le week-end des 24 et 25 mai dernier. Comme chaque année, Infrabel a offert à son personnel l'opportunité d'embarquer à bord du deux mats Le Mercedes pour une balade en mer unique. Plus de 1200 collaborateurs ont ainsi rejoint Ostende pour une journée inoubliable en mer, en famille ou avec des amis. A leur retour, les visages radieux exprimaient tous la même chose: c'était une expérience inoubliable !

Le baril à 200 \$!

Vous l'avez bien senti, puisque vous avez été 2.077 à tenter votre chance pour gagner un bon Q8. Il n'y a malheureusement (pour les autres) que 50 gagnants, tirés au sort le 2 juin. Les voici.

Bruno Alfonso, Marc Alphonse, Jean Balaes, Frédéric Beerens, Daniel Biesemans, Jean Brasseur, Francis Caron, Roger Christophe, Lieven Coucke, Claudio De Bastiali, Luc De Groote, Frederic De Luca, Marc Deboelpaep, Kevin Demaegd, Jean-Michel Depester, Jacques Gaspard, Robert Genicot, Katrien Gies, Johan

Gouhie, Raphaël Grosjean, Jean-Michel Guillaume, Geoffray Hastir, Erik Heirweg, Serge Holzemer, Jean-Pierre Houben, Francis Job, Pascal Lardinois, Jean-Marc Lays, Laurette Leduc, Ludo Martens, Nico Mestdagh, Patrick Parisis, Björn Pennings, Michel Pirnay, Anne Pironnet, Nathalie Poncelet, Mariette Roekens-Lesseine, Serge Roquet, Christine Smet, Daniel Soers, Gregory Stoesser, Daisy Swinnen, Steven Thomas, Gianni Tinor, Dirk Van Den Hove, Didier Vanhaecke, Dirk Verfaillie, Danny Wijnant, Stefan Willems, Michel Winberg.



A GAGNER:
5 GSM
Siemens A62
avec BASE

Grand concours **BASE by WIRE-LESS**

Pourquoi ne pas appeler avec un des 5 GSM *Siemens A62* offerts dans le cadre du Grand concours Rail Facilities – BASE by WIRE-LESS ?

Pour remporter un de ces lots, rien de plus simple !! Il vous suffit de répondre correctement aux 2 questions ci-dessous et de renvoyer votre bulletin de participation avant le 31 juillet à :

Concours WIRE-LESS
Connect – H-CO.001 – section 26/2



Question 1:

Quel est le prix d'un SMS via l'abonnement BASE by WIRE-LESS ?

0,035 €

0,065 €

0,085 €

Question 2:

Combien coûte l'abonnement par mois via BASE by WIRE-LESS ?

2,00 € / mois

3,00 € / mois

5,00 € / mois

N° Identification :

Nom : Prénom :

Adresse administrative complète :

