

# 37connect

Magazine du personnel du groupe SNCB octobre 2008



**nouvelle règle de compensation des retards**  
le client y gagne

**rendre les gares plus accueillantes**  
cette fois, c'est pour les Tournaisiens

**trois ponts et un tunnel**  
rénovations sur la ligne 37

## un sous-chef de gare à Pékin





**EDITÉ POUR LE GROUPE PAR SNCB HOLDING AVEC:**

Annelies De Keyser  
Caroline De Lille  
Aline Foucart  
Jehanne Geudens  
Romina Keller  
Alain-Pierre Meeus  
Vanessa Vandenbruwaene  
Barbara Verwilligen et  
Jean-Pierre Vantighem

**PHOTOS**

Leo Goossenaarts  
Denis Moinil

**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  
connect@b-holding.be



Photo Belga



06  
au factage



12  
sécurité  
en ligne



18  
gros chantier

20

CONCOURS  
C'est notre  
Terre !

# connect

## dans ce numéro

### énergie

- 03 Gouvy, belle performance !
- 03 UIC Sustainability Awards

### client

- 04 Nouvelles règles de compensation en cas de retard
- 05 Nouvelle organisation des ventes internationales

### talent

- 06 Une journée au factage général
- 08 RDV, premier bilan

### gares

- 09 Tournai: zoom sur une rénovation

### prévention

- 10 Quelque chose de suspect ? Appelez gratuitement Securail

### nous

- 11 Enquête *mon opinion*: n'oubliez pas
- 19 Un sous-chef de gare aux Jeux Olympiques à Pékin

### sécurité

- 12 Plus de sécurité sur les chantiers

### infrastructures

- 14 Le RER: la mobilité du futur
- 18 Quatre ouvrages d'art rénovés à Pépinster

### matériel

- 16 Matériel roulant: la SNCB investit massivement

### La Nuit des Transports en commun, c'est reparti !

Le samedi 8 novembre prochain, de 22 h à 5 h, trois gares accueilleront la Nuit des Transports en commun version 2008: Bruxelles-Central, Anvers-Central et Namur. Nouveaux concepts et décors lounge, couleurs flashy... des DJ belges et internationaux célèbres seront accompagnés de membres de groupes rock pour mixer en live. Ambiance jusqu'au bout de la Nuit... L'entrée, gratuite, a lieu sur inscription ([www.nuitdes transports en commun.be](http://www.nuitdes transports en commun.be)).





# GOUVY, belle performance !

**Sur le terrain, les initiatives pour augmenter la performance énergétique vont bon train. A Gouvy, le regroupement des services dans le BV a permis une réduction significative de la consommation de mazout.**

**A**vant, en gare de Gouvy, différents services se trouvaient dans des bâtiments épars. L'atelier des locos, les conducteurs et accompagnateurs, les visiteurs de matériel, le contremaître de la voie, les services de la gare... Tous étaient éparpillés sur le site. Ces locaux étaient le plus souvent sous-employés mais chauffés quand même au minimum.

La décision de regrouper tous les services dans le bâtiment voyageurs a permis une forte réduction de consommation de mazout de chauffage. On est ainsi passé d'une consommation de 45.000 litres de mazout en 2002 à un chiffre de 9.700 litres en 2007.

Les travaux de regroupement ont été réalisés par phases depuis août 2005 jusque fin 2006, en maintenant en permanence le service à la clientèle. Remplacement des châssis extérieurs, isolation maximale à l'intérieur, changement de chaudière travaillant sur deux régulations différentes... Toutes ces mesures ont donc contribué à une diminution de la consommation en chauffage. Un regroupement de services qui, par ailleurs, offre dorénavant aux collaborateurs des conditions optimales d'installation, des surfaces convenant à tous et un meilleur confort.



**UIC Sustain-**

**ability Awards:** le Groupe

SNCB gagne le 1<sup>er</sup> prix pour son projet de campagne interne de sensibilisation aux économies d'énergie ! Merci à tous: ce sont aussi vos efforts qui

ont été récompensés. Ce concours était organisé lors de la 10<sup>ème</sup> conférence de l'UIC sur l'environnement et le développement durable (11 au 13 septembre, Londres). Les membres de l'Union Internationale des Chemins de fer avaient introduit des projets ayant contribué, en 2006-2008, à augmenter la performance environnementale et le développement durable au sein de leur société.

énergie



client

## Clients dédommagés Nouvelles règles de compensation en cas de retard

**Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2006, les voyageurs dont les trains rencontrent des retards peuvent sous certaines conditions faire appel à un système de compensation. Le 1<sup>er</sup> septembre dernier, ce système a été adapté pour mieux rencontrer les souhaits des clients.**

**L**a ponctualité figure parmi les priorités permanentes de la SNCB, au même titre que la sécurité, le confort, et la propreté.

Malgré toute l'attention portée quotidiennement à la régularité du trafic, des retards restent possibles. C'est pourquoi, depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2006, la SNCB a mis en place un système de compensations en cas de retards. Ce système a été adapté, il est désormais plus avantageux pour le voyageur.

Voici un bref aperçu des différences entre les deux systèmes.

### Retard occasionnel de longue durée

Dans le précédent système, le voyageur avait droit à une compensation lorsque son

train avait encouru un retard unique de 120 minutes ou plus. La compensation équivalait à 50 % du prix du trajet, avec un minimum de 2,50 euros.

La règle a changé le 1<sup>er</sup> septembre. C'est désormais à partir d'un retard d'au moins 60 minutes que la compensation est accordée. Et le montant de la ristourne équivaldra à 100 %, avec un minimum de 2,50 euros.

### Retards fréquents

L'ancienne règle prévoyait une compensation pour les retards fréquents d'au moins 15 minutes, subis sur une même ligne, avec un minimum de 25 retards dans une période de référence de 6 mois. La compensation représentait 10 % du prix du trajet,

avec un minimum de 2,50 euros.

Le nouveau système va plus loin. Pendant une période de 6 mois à partir du premier retard et pour un trajet donné, le voyageur doit encourir sur son trajet habituel:

- soit un nombre minimum de 20 retards d'au moins 15 minutes. Le montant de la ristourne équivaldra à 25 % pour chaque retard d'au moins 15 minutes et à 50 % pour chaque retard d'au moins 30 minutes.
- soit un nombre minimum de 10 retards d'au moins 30 minutes, compensés à concurrence de 50 % du prix des trajets concernés.

Les formulaires à remplir pour demander la compensation (C282 et C283) sont disponibles en gare et sur le site Internet [www.sncb.be](http://www.sncb.be).



# Voyageurs international

## Nouvelle organisation de vente au 1<sup>er</sup> novembre

**La SNCB étoffe la palette des canaux de vente des billets de train internationaux afin d'offrir plus de possibilités à ses clients. Pour optimiser la gestion de ces canaux de vente, la SNCB apporte des adaptations. Elle réoriente ainsi sa distribution de tickets en gare et investit pour améliorer son site sachant que Internet devient un canal de vente de plus en plus important.**

### 5,8 millions de voyages internationaux

En 2007, la SNCB a vendu plus de 5,6 millions de voyages internationaux, ce qui représente un chiffre d'affaires de 245 millions d'euros. Cette année, le nombre de voyages vendus en trafic international devrait grimper jusque 5,8 millions, tout comme le chiffre d'affaires qui se situerait autour des 265 millions d'euros.

A ce jour, les voyageurs peuvent acheter et retirer leur billet international au guichet de 104 gares du réseau, par téléphone via

le Call Center international de la SNCB, sur [www.sncb.be](http://www.sncb.be) ou via les agences de voyages et les tour opérateurs.

### Points de vente en gare adaptés

Les habitudes des clients ont évolué au fil des ans. Le besoin de disposer d'un réseau de points de vente en gare tend à diminuer tandis que l'achat via internet, les agences de voyage et les tours opérateurs augmente. A partir du 1<sup>er</sup> novembre 2008, la vente de billets internationaux dans les gares sera donc adaptée.

Désormais, il existe 3 catégories de gares pour la vente et la distribution de billets internationaux:

1. 5 gares INTERNATIONALES avec des guichets internationaux spécialisés.
2. 34 gares MIXTES où l'on peut acheter des billets internationaux aux guichets du trafic intérieur.
3. 69 gares de RETRAIT où les clients peuvent retirer aux guichets du trafic intérieur les billets internationaux commandés et payés (via Internet ou le Call Center international).

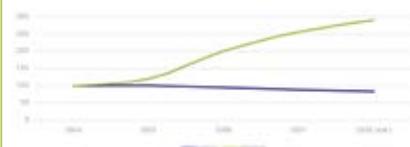
### Le site relooké

La partie *internationale* du site de la SNCB sera relookée au début 2009 et l'offre via

le Call Center international sera encore élargie. De plus, dans le courant du second semestre 2008, les vendeurs disposeront d'une nouvelle application de vente pour pouvoir servir les clients encore plus rapidement et plus efficacement.

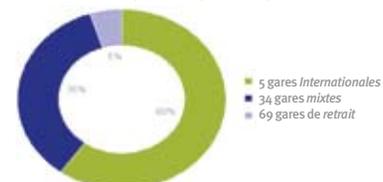


Part des ventes internet – gares (Evolution 2004 – 2008 (estimation))



La part de vente via les gares a diminué de presque 9 % ces 5 dernières années, alors que la part de la vente par internet a augmenté, passant d'un peu plus de 4 % en 2004 à 13 % en 2008 (estimation).

Chiffre d'affaires par catégorie de gare (%), 2007



Les cinq gares INTERNATIONALES représentaient en 2007 quelque 60 % du chiffre d'affaires des ventes en gare de billets internationaux. Avec les 34 gares MIXTES en plus, le pourcentage grimpe à près de 95 %.



Zoom sur un service

talent

# Une journée au

**Le factage général, basé Rue de France à Bruxelles, est notre *poste centrale interne*, où est trié le courrier de service à destination ou en provenance de l'Administration centrale. D'autres tâches lui sont aussi confiées.**

Ouvert de 6h à 16h, le factage général compte 52 agents, dont 21 huissiers, 5 chauffeurs et 21 agents de métier. En 2007, les collaborateurs du factage ont traité ± 12.000.000 de documents divers. Nous les avons suivis durant une journée.

La journée commence tôt ! A 5h45, le courrier interne en provenance du réseau est embarqué au factage de Bruxelles-Midi. Et le courrier postal est enlevé à La Poste. Direction factage général.

**1 6h15-7h30: Le tri peut commencer.**

L'opération de tri du courrier est réalisée notamment par Patrick et Jean. 50 casiers sont prévus pour la répartition des 8.000 à 10.000 pièces quotidiennes...

**2 8h30: L'huissier arrive dans notre service.**

Dans la foulée du tri, les huissiers (ici: Paul) ou les chauffeurs en camionnette apportent le courrier dans les différents services du complexe France-Bara ou sur les sites décentralisés : Atrium, Philips, Flots de Senne, Delta, Train@rail et le centre médical à Bruxelles-Nord.

**3 10h: Les instructions, toute une gestion.**

Outre la gestion quotidienne des activités du factage général, Willy et Camille



4



5



6



7

# factage général

gèrent aussi la codification des instructions (réglements généraux, avis, circulaires...) destinées à tout le réseau. Elles sont imprimées par l'Imprimerie centrale ou par un copy-shop. Luc supervise la distribution elle-même.

**4 10h30: Les travaux réalisés à l'Imprimerie sont prêts.** Les chauffeurs du factage ne chôment pas ! Durant leurs itinéraires réguliers, ils desservent aussi 1 ou 2 fois par jour l'Imprimerie centrale où ils enlèvent les travaux (instructions, folders, Connect, affiches...). Ici: Michel

**5 11h: L'oblitération, ça se passe là aussi.** Les huissiers et chauffeurs, arrivés dans les services de l'Administration cen-

trale pour apporter le courrier en profitent pour enlever le courrier *sortant*. Au factage, ce courrier fait également l'objet d'un tri en fonction de sa destination. Il en va de même pour les instructions, folders, Connect, le Rail, affiches... L'affranchissement postal (± 50 000 €/mois) est une autre activité du factage. Aujourd'hui, c'est Roger qui pèse et affranchit le courrier externe envoyé par l'Administration centrale, avant son transfert à La Poste.

**6 14h: Top départ pour la camionnette David (\*).** L'équipe de la camionnette *David*, composée d'un conducteur et d'un convoyeur (ici: Pierre), distribue le courrier, les colis, des plis urgents dans des lieux bien spécifiques: Cabinets, Ministères, syndicats... Un *porteur bâtiments* dessert

les secrétariats de l'Administration centrale pour des envois spéciaux (recommandés, envois urgents, billets de service). Enfin, un service *colis* est chargé de la desserte des colis destinés aux divers bureaux de l'Administration centrale (par ex. les fournitures de bureau).  
(\*) Avant, un autre camion, plus grand, était appelé *Goliath*...

**7 15h: Votre courrier part entre de bonnes mains !** Tous les documents internes à destination du réseau ont été triés. Il est maintenant temps de les expédier. Ici, c'est Serge qui les porte au factage de Bruxelles-Midi, où ils seront triés à nouveau pour être répartis par trains. Et le courrier postal, affranchi, est déposé à Bruxelles X.



RDV

# Premier bilan

talent

**Le RDV (Reizigers Dispatching Voyageurs) de la Direction Voyageurs National a démarré le 1<sup>er</sup> septembre. Après quelques semaines d'activité, nous dressons un premier bilan.**

**C**réé en juin, le RDV a officiellement entamé ses activités début septembre, après formation du personnel. Quelques semaines après son lancement, un premier bilan est bienvenu.

## Jeunes recrues

Claude Musette, qui dirige la division Planning Court Terme et Real Time au sein de Voyageurs National, est satisfait: «Les débuts se passent très bien. Je suis agréablement surpris par la qualité des prestations du personnel, personnel pourtant en grande partie fraîchement recruté. La qualité du service offert par ces jeunes recrues sera encore meilleure d'ici quelques mois, lorsqu'elles auront acquis de l'expérience. Les agents font déjà preuve de résistance et de calme dans les moments difficiles, comme lorsqu'une alerte à l'incendie au bloc 10

à Nivelles a arrêté tout trafic sur la ligne 124 pendant trois heures le 18 septembre».

## Nouvelle chaîne de l'info à roder

«Il faut aussi signaler que la communication vers les accompagnateurs de train (quelque 2.000 à 2.500 coups de fils par jour) est bonne, meilleure qu'avant la création du RDV. Au fil des mois, elle devrait encore s'améliorer, lorsque nos jeunes agents prendront davantage d'initiatives» ajoute Patrick Van Nieuwenhove, qui dirige le bureau Real Time (RDV). «Il faut dire que le personnel n'est pas le seul à être nouveau: la chaîne de l'information en temps réel est, elle aussi nouvelle. Je dois dire qu'elle implique une période de rodage. Globalement, la collaboration avec les répartiteurs de Technique et Production ou avec le Traffic Control d'Infrabel est bonne».

## Info Train sur l'Intraweb

L'application PassengersWeb de consultation des trains SNCB est en ligne sur l'Intraweb, directement accessible sur la partie droite de votre page d'accueil, sous le nom *Info Train*, un mot moins difficile à retenir.

PassengersWeb est à la SNCB ce que ArtWeb est à 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.

PassengersWeb est accessible au personnel du Groupe SNCB en mode *consultation*. Seuls les agents du RDV peuvent y modifier des données.

PassengersWeb permet un repérage des trains en temps réel, 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.

Pour accéder à Passengersweb, vous pouvez également cliquer sur le lien du même nom dans le cadre *L'Intraweb Pratique* sur votre homepage, puis sur *Info pratique*, puis sur *Passengersweb*.



Gares

# Tournai: zoom sur une rénovation

gares

**Un ravalement de façades, de nouveaux châssis et une toiture rénovée redonnent vie à la gare de Tournai. A venir, pour un service optimal: réaménagement des guichets et des commerces.**

place à une installation neuve. On passera ainsi de 4 à 5 guichets dont 2 installés à la manière d'un petit travel centre. Le bureau des recettes sera lui aussi réaménagé, au profit du personnel. Actuellement a également lieu la rénovation de l'installation électrique de la gare.



Il y a de ces gares qui ont un potentiel, comme on dit. Tournai en fait partie. Une rénovation s'imposait pour lui redorer le blason. La gare est en travaux depuis 2001 et les résultats, visibles, sont époustouflants: la gare en impose!

Les premiers travaux ont concerné la réparation de la toiture et l'installation d'une nouvelle chaufferie. Ensuite, on a procédé au ravalement des façades et à la réparation minutieuse de nombreuses pierres. Les nouveaux châssis ont complété le tableau.

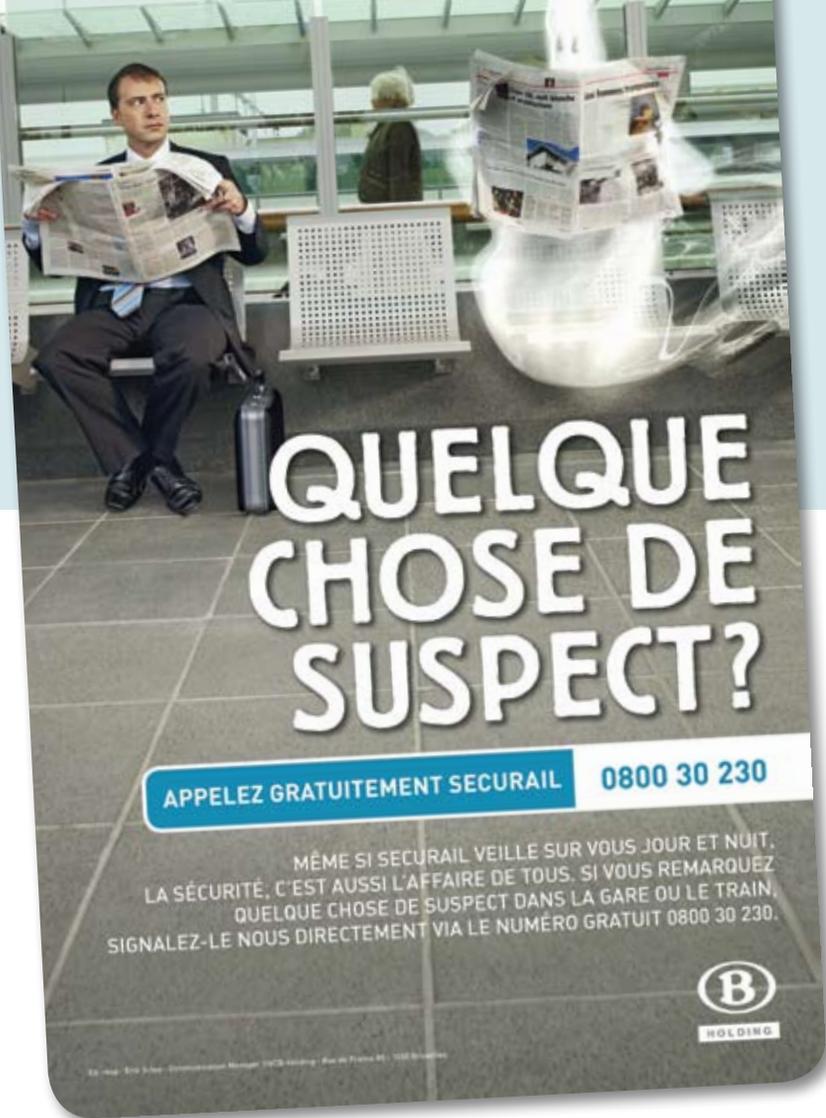
## Nouveaux guichets en vue

C'est maintenant au tour des guichets, qui sont en cours de remplacement pour faire

## Un espace commerces

Prochainement, les commerces seront rassemblés dans un espace dédié, proche du buffet et également accessible via les quais. Au programme: un nouveau Relay et une sandwicherie. Par ailleurs, il faut encore réaliser la mise en conformité d'un circuit de secours répondant aux normes de la prévention incendie: portes et cloisons coupe-feu et passerelle reliant les deux ailes à l'étage. L'isolation thermique des combles sera également effectuée, ainsi que l'aménagement du 1<sup>er</sup> étage en locaux ad hoc pour les conducteurs et accompagnateurs. Des travaux qui, lorsqu'ils seront terminés, signeront la fin du chantier et une nouvelle page dans l'histoire de la gare.





sécurité

## Nouvelle campagne d'affichage Quelques chose de suspect ? Appelez gratuitement Securail

**Inciter au civisme est le thème de la nouvelle campagne Securail qui a été lancée début octobre. Les affiches vont réapparaître en gare du 18 au 24 novembre et l'ignorer sera impossible...**

**U**n centaure, un fantôme et un chevalier en armure... on n'en voit pas souvent en gare! Ces étranges personnages doivent inciter les clients et les cheminots à appeler Securail s'ils remarquent des comportements ou des personnes louches ou s'ils sont témoins d'un méfait.

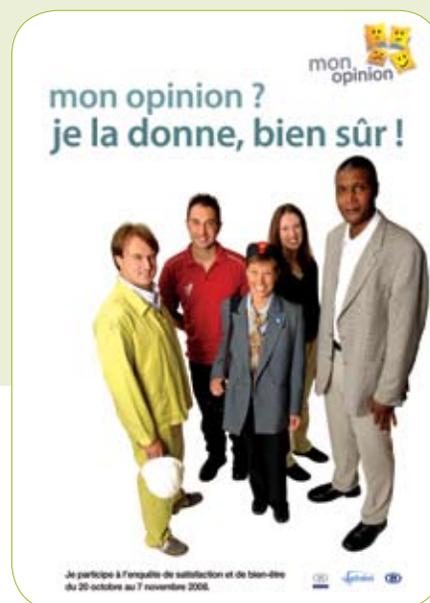
Les nouvelles affiches où figurent ces personnages sont la suite logique de la campagne d'affichage du début de l'année, avec des authentiques collègues de Securail, des images destinées à promouvoir le nouvel uniforme rouge, les caméras de surveillance et le numéro d'appel gratuit 0800/30 230.

### Vigilance et civisme

Nous pouvons contribuer à une sécurité accrue et notre civisme en est un moteur primordial. Chaque client, chaque cheminot doit se sentir impliqué et responsable du bien-être et de la sécurité d'autrui.

Alors, n'hésitons pas et appelons le service de sécurité dès que cela s'impose! Afin de souligner l'importance de cette campagne, le chevalier en armure qui figure sur une des affiches et des agents Securail ont distribué des flyers dans les gares belges dans la semaine du 7 octobre.

# mon opinion



## Une gestion qui prend l'humain en compte

nous

**P**our le Groupe SNCB, il est essentiel de fournir aux collaborateurs les moyens nécessaires pour qu'ils puissent atteindre leurs objectifs, tout en améliorant la qualité de manière durable. Et pour que la réalisation des objectifs soit durable, le bien-être du personnel est capital.

C'est pourquoi le Groupe saisit l'opportunité que représente l'enquête *Mon opinion* pour fournir à ses dirigeants et à ses conseillers sur la satisfaction et le bien-être de son personnel. En plus, Infrabel saisit l'occasion de faire progresser l'un de ses objectifs stratégiques, celui qui porte sur l'évolution de la culture de l'entreprise, en incluant à l'enquête quelques questions spécifiques.

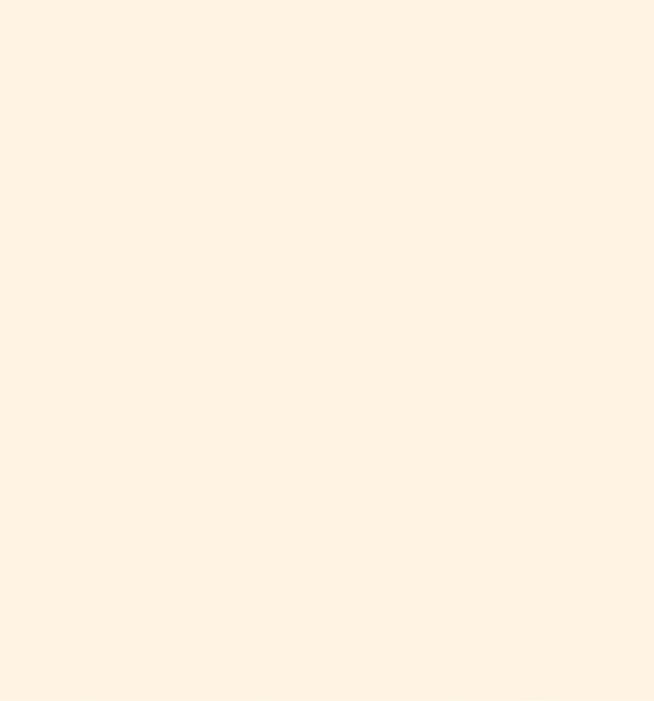
**Luc Lallemand**, administrateur délégué d'Infrabel: «J'accorde une importance particulière à ce que chaque responsable d'équipe, à tous les niveaux de l'entreprise, informe ses collaborateurs sur les objectifs de l'entreprise et surtout donne ou redonne

du sens au métier de ses collaborateurs vis-à-vis de ces objectifs. Nous intéresser de près, de manière collective et strictement confidentielle, aux éléments de satisfaction et de bien-être est important. On sait en effet combien ces dimensions humaines sont liées à la communication, au sens donné à son métier et aux possibilités de développement et d'évolution. Des dimensions qui sont d'autant plus importantes face au défi de recruter et de promouvoir de nouveaux collaborateurs».

**Marc Descheemaeker**, administrateur délégué de la SNCB: «Chacun d'entre nous a une occasion unique de faire entendre sa voix sur ce qu'il vit et ressent au quotidien sur son lieu de travail: conditions de travail, relations entre collègues, communication interne, etc. Il est très important que nous y participions tous, car cette enquête de grande ampleur permettra de mieux objectiver la situation actuelle et servir de base à une réflexion pour la faire évoluer. Un personnel satisfait et motivé est pour moi important, à l'heure où la SNCB doit relever

des défis majeurs: + 25 % de voyageurs d'ici 2012, le transport ferroviaire international libéralisé en 2012, un groupe fret qui doit atteindre l'équilibre».

**Jannie Haek**, administrateur délégué de SNCB Holding: «Cette enquête s'inscrit dans l'optique de rendre les chemins de fer toujours plus ouverts et transparents, vers l'extérieur et en interne. Une bonne politique des ressources humaines est plus facile si on dispose d'informations au sujet de l'expérience et du vécu du personnel. Actuellement, il nous manquait l'instrument qui fournirait ces informations de façon structurée et uniforme. *Mon opinion* comble cette lacune et contribuera fortement à la modernisation de notre politique interne. Je demande dès lors à chacun d'entre vous de participer activement à cette initiative. C'est une opportunité de faire connaître votre opinion à l'organisation. Nous communiquerons les résultats au début de 2009 et en discuterons avec le management, le personnel et les organisations reconnues».



sécurité

## Signaux TW et ATW

# Plus de sécurité

**Une protection des agents et des circulations est requise sur les chantiers. Dans le cadre de chantiers importants, l'utilisation de dispositifs de sécurité automatisés, tels que le dispositif ATW (Automatic Train Warning) couplé aux signaux TW (Travaux-Werken), contribue à atteindre cet objectif.**

**L**ors de travaux sur une voie fermée à la circulation, il arrive que les agents de chantier et/ou les engins doivent empiéter dans le gabarit d'une voie adjacente maintenue en service. Une signalisation temporaire aux abords du chantier est alors mise en place.

Des dispositions complémentaires doivent également être prises afin d'avertir les agents de l'arrivée d'un train et prévenir ainsi tout risque d'accident.

### Différents systèmes de sécurité et de signaux

Il existe actuellement divers dispositifs pour avertir les agents présents dans les voies et garantir leur sécurité.

Le système le plus *ancien* et toujours d'actualité (car flexible et facilement mis en place) est le système des factionnaires. Plusieurs agents appelés factionnaires prennent position de part et d'autre du tronçon de voie sur lequel travaillent leurs collègues. Lorsque l'un d'eux voit arriver un train (dont la vitesse est, dans certains cas, adaptée pour les travaux), il avertit



1. Quand le gabarit est dégagé, l'opérateur fait passer les signaux spécifiques TW au vert, afin d'autoriser le passage du train.

2 Le système ATW contribuera à améliorer la sécurité des agents.

# 3 questions à Pierre Etienne, ingénieur au Service Signalisation de la Direction Infrastructure

## En quoi consistent les signaux TW?

Les signaux TW permettent de protéger un tronçon de voie qui reste en service, lors de chantiers avec empiètement possible de gabarit. On encadre cette zone de 2 signaux TW dont le panneau est rouge. Ces signaux donnent des indications soit en rouge, quand le passage est interdit, soit en vert, quand il est autorisé.

Deux signaux TW dont le panneau est jaune (aussi appelés *avertisseurs TW*), également situés de part et d'autre du chantier, mais à une distance plus grande, complètent ce dispositif. Ces signaux peuvent clignoter soit en jaune pour signaler au conducteur que le prochain signal TW sera rouge et qu'il devra s'arrêter, soit en vert, quand le passage est autorisé.

## Si je suis responsable d'un chantier comment dois-je procéder pour équiper celui-ci de signaux TW ?

Actuellement, il faut en faire la demande aux services I-1.5 (Voies et Ouvrages d'art – Bâtiments) et I-1.9 (Logistique, Ateliers et Zones), en décrivant de façon succincte le chantier concerné. Après accord de ces deux services, la demande est transmise au SPF Mobilité et Transports, qui rend alors la décision finale.

## Qu'en est-il de l'homologation de ce dispositif ?

Pour l'instant, le système n'est pas encore homologué. Un groupe de travail est chargé d'en faire une analyse de risques, et cela devrait conduire à son homologation fin 2008, voire début 2009...



Pierre Etienne: «Les signaux TW permettent de protéger un tronçon de voie qui reste en service, lors de chantiers avec empiètement possible de gabarit».

## Moins de risques d'erreur humaine

Les signaux TW ont été développés à l'initiative d'Alain Gérard, Ingénieur industriel principal de la Zone Infrastructure de Liège.

Cette technique, en cours d'homologation par le SPF Mobilité et Transports, est actuellement testée sur des chantiers fixes importants. En attendant sa validation, elle requiert, au cas par cas, une autorisation de ce même SPF.

Associé aux signaux TW qui servent à assurer la sécurité des convois, le système ATW permet de réduire considérablement les risques d'erreur humaine sur les chantiers. Son utilisation, réservée aux chantiers d'une certaine ampleur, contribuera à améliorer la sécurité des agents.

les agents afin que ceux-ci libèrent la zone dangereuse et permettent le passage du train sans risque.

Pour avertir les conducteurs de convois qu'un chantier est en cours, le dispositif le plus courant repose sur l'utilisation de drapeaux jaunes et rouges: des agents sont placés en amont et en aval du chantier afin d'avertir les conducteurs.

## Avertissements sonores et lumineux

Le système ATW est un système automatique d'annonce de l'arrivée des trains, qui met en oeuvre des avertissements à la fois sonores et visuels.

Un dispositif de détection (une pédale) est installé dans la voie, de part et d'autre du tronçon en travaux. Au passage d'un train, la pédale déclenche des sirènes et des avertisseurs lumineux de type gyrophares à hauteur des travaux. Les agents et engins dégagent le gabarit et l'opérateur en charge de la commande du dispositif fait passer les signaux spécifiques TW au vert, afin d'autoriser le passage du train.

# sur les chantiers



Le point sur le RER

# Le RER: la mobilité

infra-  
structures

**Les travaux du RER avancent à grands pas en divers endroits dans et autour de Bruxelles. Il est donc temps de faire le point en compagnie de quelques ingénieurs de TUC RAIL. Connect a rencontré Philippe Denayer, responsable du projet RER, Didier Springael, chef de la division Mobility Brussels et Tom Vanhoutte, Ingénieur en charge du projet relatif à la ligne 50A.**

**A**fin d'améliorer la mobilité dans et autour de Bruxelles, TUC RAIL, une filiale d'Infrabel, développe divers projets afin d'accroître la capacité des principaux axes ferroviaires vers la capitale. Cela consiste, entre autres, à mettre à quatre voies les lignes 161 (Bruxelles-Ottignies), 124 (Bruxelles-Nivelles) et 50A (Bruxelles-Gand). Sur les lignes 36 (Bruxelles-Louvain) et 96 (Bruxelles-Hal), des travaux similaires ont déjà été réalisés dans le cadre de la construction du réseau à grande vitesse. En outre, l'accès aux grandes gares bruxelloises sera rendu plus efficace.

## Elargissement des lignes 161, 124 et 50A

Philippe Denayer: «Sur la ligne 161, nous avons deux projets en cours: le tronçon Watermael-Schuman-Josaphat et le dédoublement de la ligne ferroviaire entre Boitsfort et Ottignies. Sur le premier tronçon, nous procédons actuellement à la pose de la quatrième voie entre Bruxelles-Luxembourg et Etterbeek. En juin dernier, nous avons aussi entamé, en gare de Bruxelles-Schuman, le creusement du nouveau tunnel qui reliera les lignes 161 et 26 (Hal-Vilvorde). Plus loin sur la ligne, des chantiers de génie civil sont également en cours à Hoeilaert et à Ottignies».

Sur la ligne 124 aussi, les grands travaux ont débuté: il y a actuellement des chantiers à Nivelles et entre Waterloo et Braine-l'Alleud. Pour le tronçon Rhode-St-Genèse – Linkebeek, en Flandre, les permis d'urbanisme n'ont pas encore été délivrés.

Philippe Denayer: «De nouveaux points d'arrêts sont prévus sur les lignes 161 et 124, comme Gerموir à Bruxelles ou Arcades à Watermael-Boitsfort, Moensberg à Uccle et Braine-Alliance à Braine-l'Alleud. Nous allons aussi rénover entièrement la gare de Bruxelles-Schuman: trams et métros seront intégrés dans la gare. Nous rénovons également les points d'arrêt existants sur les lignes concernées».

Tom Vanhoutte: «Pour la ligne 50A, nous avons déjà obtenu le permis d'urbanisme pour la mise à quatre voies à Ternat et à Dilbeek. TUC RAIL a donc pu entamer en avril les travaux préparatoires visant à renforcer les fondations du viaduc de Pede et à déplacer une importante conduite de gaz. Nous allons aussi rénover deux ponts existants et construire une nouvelle sous-sta-



1. Philippe Denayer (L), Didier Springael et Tom Vanhoutte ont fait le point sur les travaux RER.
2. L'entrée de la gare de Braine-l'Alleud est aménagée.
3. Une simulation du futur viaduc de la Pede.

# du futur !

tion de traction à Itterbeek. Enfin, un nouveau point d'arrêt sera également aménagé à Anderlecht.

Didier Springael: «En région de Bruxelles-Capitale, la procédure pour l'obtention du permis d'urbanisme relatif à l'élargissement de la ligne 50A dans les communes d'Anderlecht et de Forest est toujours en cours».

## Une attention particulière pour les riverains et l'environnement

Le projet RER nécessite un grand nombre de travaux d'infrastructure, comme l'élargissement et la rénovation d'assiettes de voies, la construction de ponts, de tunnels, de points d'arrêt, de gares, la pose de voies et de caténaires,...

Philippe Denayer: «Lors de la construction de voies supplémentaires et d'ouvrages d'art, nous accordons beaucoup d'attention à l'impact que cela aura sur l'environnement et les riverains. Nous nous efforçons de limiter le nombre d'expropriations au maximum. Nous prenons aussi une série de mesures afin de réduire les

nuisances sonores et vibratoires pendant et après les travaux. De nombreuses lignes sont d'ailleurs pourvues de murs antibruit. Nous évitons aussi autant que possible de travailler la nuit mais, à certains endroits, ce n'est pas toujours possible».

Didier Springael: «Le phasage des travaux pour le RER est très compliqué. Afin de limiter au maximum les perturbations pour les voyageurs, les lignes ferroviaires concernées doivent absolument rester en service. Nous ne pouvons pas décider juste comme ça de mettre une voie hors service pour réaliser des travaux. Cela demande un énorme travail de planification et de coordination !»

## Les avantages du projet RER

Grâce au projet RER, les trafics *rapides* et *lents* pourront être séparés: les trains rapides emprunteront les deux voies centrales tandis que les trains L et les trains de marchandises utiliseront les deux voies extérieures. Le trafic ferroviaire pourra dès lors

s'écouler de manière beaucoup plus fluide.

Philippe Denayer: «Les quatre voies nous permettent d'améliorer sensiblement la fréquence et la régularité du trafic ferroviaire de et vers Bruxelles. Les voyageurs ne devront jamais attendre leur train plus d'un quart d'heure. Nous améliorons également l'accessibilité des gares et nous intégrons les bus, trams et métros dans la gare. En outre, nous prévoyons aussi suffisamment de places de parking pour les voitures et les vélos».

«Les travaux de construction et de finition des gares et points d'arrêt sur la ligne 36 (Bruxelles – Louvain) se termineront en 2008 et 2009. En outre, nous développons aussi à Haren un pôle multimodal entre les lignes 36 et 26. Ces projets font toujours partie d'une stratégie plus globale intégrant la construction de routes, de parkings, d'arrêts de bus, d'abris pour vélos,... dans l'environnement immédiat des quais. Les futurs points d'arrêts sont appelés à devenir de véritables centres multimodaux!» conclut Didier Springael.

Matériel roulant

matériel



110



# La SNCB investit massive

**Pour répondre à la croissance du nombre de voyageurs et renouveler son parc de matériel, la SNCB consent de gros efforts financiers. Fin septembre, la 300<sup>ème</sup> voiture M6 commandée était livrée.**

**L**a SNCB enregistre chaque année une augmentation du nombre de voyageurs en trafic intérieur d'environ 5 %. Pour offrir un service de qualité, l'entreprise ferroviaire doit renforcer son parc roulant. La SNCB investit massivement depuis plusieurs années et continuera à le faire dans du nouveau matériel roulant: elle y consacre annuellement environ 475 millions d'euros.

Le premier critère à respecter lors des futures décisions en matière de mise en service, modernisation et/ou achat de nouveau matériel roulant est clair: une place assise pour chaque voyageur en heures de pointe.

Comme l'a souligné Marc Descheemaeker, Administrateur délégué de la

SNCB, «ces 5 dernières années, nous avons investi six fois plus dans notre matériel roulant que durant les années précédentes. Si nous voulons réaliser notre ambition d'offrir à tous nos clients une place assise aux heures de pointe, nous devons continuer sur ce chemin.»

## **Nouvelles acquisitions...**

Dans les derniers numéros de Connect, nous avons déjà rendu compte des commandes de 305 trains Desiro ML de Siemens ou des 60 locomotives T18 de Siemens. A cela, il faut encore ajouter les 420 voitures M6 à double étage de Bombardier.

Concernant les M6, la 300<sup>ème</sup> était livrée fin septembre. Au total, 420 voitures M6 à



M6



M5

# ment

double étage ont été commandées auprès du constructeur Bombardier. Une rame M6, dans sa composition maximale (12 voitures), offre aux heures de pointe une place à près de 1.500 clients, alors qu'un *simple train* ne peut offrir que 800 places assises. L'ensemble des 420 voitures sera livré fin 2010, ce qui représente un investissement total de 633 millions d'euros.

Le Desiro ML, lui, est plus spécifiquement dédié au RER (Réseau express régional). Le premier véhicule sera livré dans 33 mois, le dernier à l'automne 2016, soit un rythme de livraison de 5 à 8 automotrices par mois. Le montant total d'investissement pour les trains RER se chiffre à 1,425 milliard d'euros.

Les locomotives T18 seront livrées en 2009-2010, pour un investissement de 211 millions d'euros. Les nouvelles locomotives auront naturellement un impact positif sur la fiabilité du trafic ferroviaire et sur la ponctualité.

### ... et profondes rénovations...

Parallèlement, l'ancien matériel est modernisé. Ainsi les voitures M5, I6, I10 et les Breaks seront modernisées au sein des ateliers de la SNCB. Outre un confort au goût du jour, elles offriront également des améliorations techniques.

### ... pour plus de places assises

Grâce aux nouvelles acquisitions et à la

modernisation du matériel roulant, la SNCB offrira quelque 86.400 places assises supplémentaires en trafic intérieur. En outre, 90.000 places assises seront modernisées.

Objectif de tous ces efforts: plus de confort pour le client et une place assise en heures de pointe aux voyageurs dont le nombre s'accroît sans interruption depuis 2000. Une tendance qui devrait se poursuivre encore dans les 4 à 5 ans à venir.



## Modernisation sur la ligne 37



# Quatre ouvrages d'art rénovés à Pépinster

**Infrabel a récemment procédé à la réfection de 4 ouvrages d'art et au remplacement de traverses sur la ligne 37, qui relie Liège à l'Allemagne. Ces travaux contribuent à la modernisation de cet axe important du trafic ferroviaire.**

infra-  
structures

C'est principalement à Pépinster que différents travaux ont été réalisés: la réfection d'un tunnel et de trois ponts (pour un budget total de 1.560.000 €), ainsi que le remplacement de traverses en bois par des traverses en béton.

Les mois de juillet et août (traditionnellement moins chargés du point de vue du trafic ferroviaire) ont été mis à profit pour effectuer les travaux, entre le 28 juillet et le 1<sup>er</sup> septembre.

### Réparer et sécuriser ponts et tunnel

«Ces travaux avaient notamment pour but d'effectuer le gros entretien du tunnel et des ponts. Il faut savoir que le tunnel n'avait plus bénéficié de gros travaux d'entretien depuis 1975 !» nous confie Jean-Michel Hody, l'ingénieur responsable du projet.

«Dans le tunnel, on a procédé par tronçons de 5 mètres, pour préserver la stabilité de l'ouvrage d'art: on commence par démonter les parois existantes jusqu'à retrouver la roche d'origine, puis on ferraille le tron-

çon (on fixe une armature de métal sur ses parois), et enfin, du béton est projeté sur le ferrailage, pour ainsi doter le tunnel de nouvelles parois.

Dans le cas des ponts, on réalise une nouvelle chape d'étanchéité, en résine. Le but est, là aussi, d'augmenter la pérennité et la stabilité des ouvrages d'art».

«On a également profité de ces travaux pour améliorer les dispositifs de sécurité. Le tunnel est désormais doté d'accès et d'éclairage de secours. Par ailleurs, les ponts comme le tunnel sont à présent pourvus de passages latéraux suffisants et hors du gabarit... Un grand pas pour une plus grande sécurité des agents !»

### Les traverses en béton: que des avantages !

Dans le même temps, les traverses en bois de ce tronçon ont été remplacées par des traverses en béton. Albert Denis, sous-chef de secteur technique, nous explique l'intérêt de ce type de traverses: «Les traverses en chêne ont une durée de vie d'environ 25

ans. Les traverses en béton, quant à elles, ont une durée de vie approximative de 50 ans. Elles doivent donc être remplacées moins souvent, et nécessitent aussi moins d'entretien. Leur prix est un autre avantage de taille: elles sont beaucoup moins chères que les traverses en bois. En plus, leur poids plus élevé permet une meilleure stabilisation de la voie. On peut donc poser sur celles-ci de plus longs rails en toute sécurité, ce qui permet de réduire l'usure du matériel roulant».

En menant à bien cet important chantier, Infrabel poursuit la modernisation de son réseau et renforce la sécurité de ses agents, deux priorités majeures pour le gestionnaire de l'infrastructure.



Jean-Michel Hody: «Le but de ces travaux était d'effectuer le *gros* entretien des tunnels et des ponts».

## Talent

# Un sous-chef de gare aux Jeux Olympiques à Pékin



Cet été, Joris Vanspringel a défendu les couleurs belges aux jeux Olympiques de Pékin. Il a concouru en concours complet d'équitation avec son cheval Bold Action. Détail qui compte: Joris Vanspringel n'est pas seulement top athlète, il est aussi membre du personnel du Groupe SNCB...

nous

C'était une expérience fantastique», répond d'emblée Joris Vanspringel quand on lui demande ses impressions des Jeux Olympiques. «A cause des règles de quarantaine à Pékin, toutes les disciplines en sport équestre ont eu lieu à Hong Kong. Ce n'en a pas été moins beau ! Nous avons pu compter sur une organisation impeccable, aussi bien pour nous, cavaliers, que pour nos chevaux. Pour vous donner un petit exemple: après l'atterrissage de notre avion à Hong Kong en provenance d'Amsterdam, nos chevaux ont été débarqués avant nous de l'avion et ont rejoint avant nous le terrain du concours. Ca, c'était un vrai traitement de première classe...»

### Smog ?

«A Hong Kong, il y avait souvent du smog et il faisait chaud et humide. C'était surtout très dur pour les chevaux qui ont du mal à maintenir leur température corporelle à

niveau: ils transpiraient et devaient même lutter contre des problèmes respiratoires.

Heureusement l'organisation avait tout prévu pour rendre la vie des chevaux la plus confortable possible. Ils bénéficiaient ainsi de tentes avec ventilation constante où ils étaient rafraîchis à la vapeur après l'effort. Nous disposions aussi d'eau glacée pour refroidir leurs pelages.»

«Par température élevée, certaines compétitions avaient également lieu entre 6 et 11h et en soirée de 18h30 à 23h. En journée, la chaleur était presque intenable.»

### Prestation

«A Hong Kong, j'ai atteint la 47<sup>ème</sup> place. Il y a quatre ans, à Athènes, je faisais aussi partie de l'équipe nationale belge: nous avons fini à une louable 7<sup>ème</sup> place.»

Ambitionne-t-il de participer aux jeux Olympiques de Londres en 2012 ? «Naturellement. La préparation a déjà débuté.»

Le concours complet d'équitation (en anglais *eventing* ou jadis *military*) est une discipline en sport équestre regroupant trois épreuves:

- dressage
- cross
- saut d'obstacles

Joris Vanspringel a commencé sa carrière en 1981 à la SNCB d'alors, au sein de la division SNCB Colis. Il a ensuite travaillé à la zone de Mol comme commis d'exploitation et visiteur de matériel. Depuis quelques années, il est sous chef de gare au bloc 6 dans le port d'Anvers.



CONCOURS  
A gagner !  
100 x 2 tickets  
pour l'expo  
>>



# C'est notre Terre !

Le Groupe SNCB concentre ses efforts pour favoriser les économies d'énergie dans ses installations. Dans ce cadre, notre Groupe a choisi de sponsoriser l'expo *C'est notre Terre !*, une expo qui propose de voir la Terre sous l'angle du développement durable. Nous vous invitons à participer à ce concours pour avoir une chance de la découvrir.

Ce thème est abordé de manière ludique et instructive dans une scénographie originale. Œuvres d'art, activités interactives, objets inédits, décors impressionnants jalonnent un parcours où l'on re-découvre la Terre. En repassant l'histoire de notre planète, on voit comment les hommes puisent – et épuisent – les ressources naturelles. On y mesure les conséquences sur les écosystèmes et on y confronte des solutions.

L'expo a lieu sur le site de Tour et Taxis jusqu'au 26 avril 2009. Prix plein: 10 euros. Voir aussi les tarifs et conditions enfant, étudiant, groupe... et toutes les infos pratiques sur le site [www.expo-terra.be](http://www.expo-terra.be).

Bon à savoir ! Un tarif d'entrée préférentiel à l'expo de 7 euros est accordé aux membres du personnel en activité du Groupe SNCB, sur présentation du libre-parcours.

Il y a une B-Excursion *C'est notre Terre !* (code billet 501). Le prix comprend l'aller-retour en train en 2<sup>ème</sup> classe jusqu'à Bruxelles-Nord, l'aller-retour en bus STIB vers/au départ de Tour et Taxis + l'entrée à l'expo. Le prix de cette B-Excursion varie entre 6,70 euros et 23,80 euros en fonction de l'âge et de la distance. Voir tous les tarifs et conditions sur [www.b-excursions.be](http://www.b-excursions.be).

Pour avoir une chance de gagner 2 tickets d'entrée à l'expo *C'est notre Terre !*, répondez aux deux questions suivantes et renvoyez ce formulaire dûment complété (attention: un seul formulaire par personne !) pour le 28 novembre 2008 au plus tard à: Rédaction Connect – Concours *C'est notre Terre !* – H-CO.001 – section 26/2.

## Question concours

Le transport ferroviaire, est comme vous le savez, plus écologique que les autres modes. Un voyageur dans un train produit moins de CO<sub>2</sub> que le passager d'une voiture. Combien de fois moins en moyenne:

- 2 fois moins                       5 fois moins                       15 fois moins

## Question subsidiaire

Le Groupe SNCB a pour objectif une réduction de 7,50 % des consommations énergétiques de ses gares, bâtiments et ateliers d'ici 2012 par rapport à 2005 (ceci ne concerne pas la traction électrique). En 2007, le Groupe est déjà parvenu à une réduction de 5,00 %. Fin novembre 2008, H-SE.03 fera un état de la situation. Quel sera le résultat obtenu ? ... , ... % (précision à deux décimales)

## Vos coordonnées:

Nom et prénom: .....  
Numéro d'identification: .....  
Adresse de service complète: .....

