

# 40connect

Magazine du personnel du groupe SNCB janvier 2009

## les 5 S à Ostende pour un travail parfait

### **cinq films**

pour être mieux perçus

### **la ponctualité**

s'offre des spécialistes à la SNCB

### **vers l'Allemagne**

en tout électrique





**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

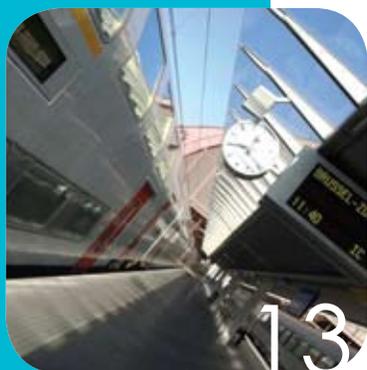
**ADRESSE**

Connect,  
H-CO.001, s. 26/2,  
52-54 rue de France  
1060 Bruxelles  
connect@b-holding.be



03

Le fret en filiales



13

Plus ponctuels  
encore



23

Kievit, au bout  
de la gare



# connect

dans ce numéro

## stratégie

- 03 Le visage du groupe fret SNCB
- 04 Un réseau ferré qui évolue
- 06 Des films pour promouvoir le Groupe
- 08 Un avenir pour le groupe fret

## formation

- 10 Le personnel des cabines EBP encore mieux formé
- 12 Train@Rail va encore de l'avant

## qualité

- 13 La ponctualité
- 20 Le règne de l'ordre et de la propreté

## avenir

- 14 La SNCB communique son plan

## équipement

- 16 Namur s'équipe pour une meilleure vue sur le trafic

## évènement

- 17 La gare du Midi, bédéphile
- 23 L'entrée Kievit est ouverte

## infrastructure

- 18 Montzen – frontière allemande mise sous tension

## informatique

- 21 Efficacité et continuité

## nous

- 22 Accompagnateur et pompier





## Marchandises

# Le visage du groupe fret SNCB

**La SNCB a profondément revu sa structure de fonctionnement dans le domaine du fret. Voici un petit portrait de groupe.**

Ce qu'on appelle communément le *groupe fret SNCB* est en fait l'ensemble des activités liées au transport de marchandises au sein du groupe SNCB. Il s'agit donc aussi bien de B-Cargo, des activités marchandises de la direction B-Technique & Production que de l'ensemble des filiales de la SNCB dans le secteur du fret: IFB, TRW, Xpedys, Cobra, On Site Rail et les filiales de ces filiales comme RKE, Coil Terminal ou Haeger & Schmidt.

### Roadshows sur le terrain

B-Cargo entend communiquer régulièrement, c'est une priorité en période de mutation. En janvier et février, le personnel des rangs 3 et 4 est invité à participer aux séances d'information sur l'évolution du groupe fret SNCB organisées dans les RCC. La stratégie du groupe fret et le rôle de chaque activité y sont expliqués.

### 3 piliers

En 2003, la SNCB décidait de conserver son activité marchandises très lourdement déficitaire, et adoptait un plan de restructuration destiné à assurer la survie et le développement de l'activité.

Le plan s'articulait autour de trois axes:

- 1) se doter d'une commercialisation performante avec des spécialistes par segment,
- 2) recentrer B-Cargo sur le rôle d'opérateur local en Belgique tout en élargissant son champ d'action au-delà de nos frontières,
- 3) produire la traction à longue distance sur des corridors spécialisés.

Cette stratégie se retrouve aujourd'hui dans la structure du groupe fret.

### Les filiales commerciales

Les filiales commerciales sont spécialisées par segments:

- IFB et TRW pour les conteneurs,
- Xpedys pour la métallurgie et le vrac sec,
- Railforce (unité d'affaires au sein d'IFB) pour la chimie, l'automobile, etc.

Elles offrent aux clients des solutions de transport intéressantes, proposent aussi d'autres services logistiques, gèrent les terminaux et les wagons.

### B-Cargo, plaque tournante

B-Cargo est l'opérateur régional. C'est la véritable plaque tournante du groupe, son noyau.

Il assure les opérations locales et la production des trains commandés par les filiales commerciales, qui ont les contacts avec les clients. B-Cargo recourt à ses propres ressources (gares) mais aussi à la direction B-T&P qui met à disposition les conducteurs et les engins de traction, ainsi qu'aux filiales de production qui livrent la traction sur les grands corridors.

### Les filiales de production

Les filiales de production gèrent les corridors de fret vers l'Allemagne, les Pays-Bas, la France et la Suisse.

Sibelit assure la traction sur l'axe Anvers-Suisse via le Luxembourg et l'est de la France, en partenariat avec les CFL, la SNCF et les CFF.

Cobra gère le corridor vers l'Allemagne et les Pays-Bas, en partenariat avec Railion (DB Schenker).

L'axe vers la France sera également exploité en partenariat avec un nouveau partenaire, Euro Cargo Rail (ECR), jusque dans le sud de la France.

stratégie

La part de marché des nouvelles entreprises ferroviaires présentes sur le réseau belge s'accroît d'année en année



Le réseau belge

# Un réseau ferré qui

stratégie

De quoi doit disposer une entreprise ferroviaire pour être active sur le réseau belge ?

## 1. Une licence d'entreprise ferroviaire

Cette licence est délivrée par le secrétaire d'Etat à la mobilité et doit être renouvelée tous les cinq ans.

## 2. Un certificat de sécurité

Actuellement, chaque opérateur doit être en possession d'un certificat de sécurité composé de deux parties. La première partie, délivrée par le pays où se situe le siège social de l'opérateur, garantit que l'entreprise satisfait à toutes les normes internationales en matière de sécurité et d'interopérabilité. La deuxième partie est octroyée par chacun des pays dans lesquels l'opérateur est actif et assure que l'entreprise satisfait à toutes les normes nationales. Lorsque l'interopérabilité en Europe sera devenue réalité, cette deuxième partie ne sera plus nécessaire. Un certificat de sécurité est valable pendant trois ans.

## 3. Un contrat d'utilisation

Infrabel conclut avec chaque opérateur un contrat d'utilisation qui résume les obligations des deux parties.

## 4. Un SLA (Service Level Agreement)

Afin de garantir le niveau élevé de prestation tant d'Infrabel que des entreprises ferroviaires, Infrabel conclut des SLA avec les opérateurs. Pour le moment, un tel accord porte sur la ponctualité et la régularité. Il est destiné à assurer le suivi de tous les retards.

## 5. Des sillons.

Infrabel attribue les sillons de manière équitable et non-discriminatoire à chaque opérateur.

## 6. Du matériel et des conducteurs homologués

Les licences d'homologation sont délivrées par le SSICF, le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer.

**Depuis l'entrée en vigueur des directives européennes relatives à la libéralisation du rail, le nombre d'opérateurs actifs sur le réseau belge est en hausse constante. Une tendance qui va certainement se poursuivre dans les années à venir.**

La libéralisation du trafic marchandises est devenue un fait. Et si B-Cargo demeure de loin l'opérateur fret le plus actif en Belgique, la part de marché des nouvelles entreprises ferroviaires présentes sur le réseau belge s'accroît d'année en année. Avec la libéralisation prochaine du trafic international de voyageurs, Infrabel peut s'attendre à une évolution semblable dans ce secteur d'activité, à partir de 2010.



# évolue

## Le rôle d'account manager

Les account managers d'Accès au Réseau jouent un rôle important dans ces développements. Au moyen de contacts fréquents et ouverts, ils s'efforcent de construire une relation de confiance avec le client. Ils veillent également à une utilisation efficace du réseau.

Suite à la hausse de l'activité sur le réseau ferré, l'extension de l'infrastructure est presque devenue indispensable. En élaborant des parcours alternatifs avec les différents services d'Infrabel et en les proposant aux opérateurs, les account managers parviennent à soulager notre infrastructure autant que possible, sans devoir procéder immédiatement à des changements radicaux.

A travers l'analyse des besoins et des attentes des clients, et le développement de solutions appropriées, les account managers jouent donc un rôle crucial dans l'évolution future du réseau belge.

# 3 questions à **Ann Billiau**, responsable Clients et Produits de la Direction Accès au Réseau

## Quels sont les opérateurs actuellement actifs sur le réseau belge ?

Il y a actuellement six opérateurs différents actifs sur notre réseau. En premier lieu bien sûr la SNCB pour le trafic voyageurs et B-Cargo pour le trafic marchandises. Mais les trains de DLC Crossrail, SNCF Fret, Transport, Rail4Chem et ERS circulent aussi sur le réseau belge. Par ailleurs, les entreprises ACTS et CFL disposent déjà des licences et des certificats requis. Elles aussi seront bientôt actives en Belgique.

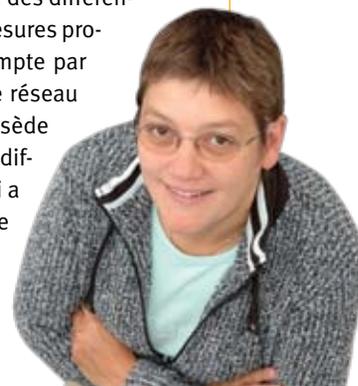
## Comment Infrabel conçoit-elle l'avenir ?

La libéralisation du trafic international de voyageurs aura lieu en 2010. En conséquence, nous nous attendons à une évolution relativement comparable à celle observée dans le trafic marchandises. Aujourd'hui déjà, les questions d'éventuels clients indiquent que notre infrastructure devra être adaptée sur certains points. Afin d'anticiper cela, Infrabel entend transformer son modèle actuel, basé sur la demande, en un modèle basé sur l'offre.

## La situation en Belgique est-elle comparable à celle du reste de l'Europe ?

L'évaluation du premier paquet ferroviaire par la Commission Européenne a clairement montré qu'il existe encore des différences importantes en Europe. Suite à l'adoption de mesures protectionnistes par le gouvernement français, on compte par exemple moins d'entreprises privées actives sur le réseau français que sur notre réseau. L'Allemagne, qui possède un réseau très étendu, compte déjà 300 opérateurs différents actifs sur son territoire. Le Royaume-Uni, qui a procédé à la privatisation de son réseau avant même l'introduction du paquet ferroviaire, est vraisemblablement le pays le plus avancé en la matière.

**Ann Billiau**, responsable Clients et Produits de la Direction Accès au Réseau





1

2

## Image Des films pour

stratégie

**Rien de tel qu'un bon film pour valoriser nos atouts et nos métiers, et promouvoir notre image. Après un mois de tournages, les images sont maintenant en boîte. Instantanés.**

**E**n 2001, une vidéo avait été réalisée à l'occasion du 75<sup>ème</sup> anniversaire de la SNCB. Les films se démodent très vite... Au-delà d'une présentation classique, il était devenu nécessaire de réaliser un film d'entreprise, plus promotionnel, pour valoriser notre image en tant que leader de la mobilité. Et mettre en valeur l'attractivité du Groupe SNCB, dans le cadre de nos campagnes de recrutement: atouts d'un job dans l'entreprise, diversité des métiers et du personnel.

Arizona, l'une des plus grosses maisons belges de production, a bouclé 5 films pour

nous. Un film présente les activités du Groupe SNCB, un autre celles du Holding. Un film traite des Ressources Humaines au sein du Groupe. Un autre présente 4 métiers très demandés: conducteur, conducteur de manœuvre, technicien elm, accompagnateur de train. Un dernier court métrage retrace l'histoire du rail de 1835 à... 2010.

Ces films seront utilisés pour des présentations externes du Groupe et du Holding, à l'occasion d'événements publics, lors de salons de l'emploi ou de séances d'information organisées dans le cadre du recrutement, dans des écoles etc.

**1** Eric Figon, le réalisateur, et l'équipe de tournage (qui travaillent pour Arizona) font leur cinéma.

### Quelle approche avez-vous privilégiée ?

On a voulu jouer sur l'émotion, les sensations, le côté séduction que peuvent suggérer les chemins de fer dans leur modernité. Et mettre en avant l'humain. Dans le film relatif à l'attractivité du Groupe en tant qu'employeur, on suit le quotidien de 9 collaborateurs qui se racontent. Pour les métiers, le film se décline sous la forme d'interviews.

### Quels types d'images avez-vous prises ?

On a utilisé beaucoup d'effets de caméras en mouvements rapides, des instantanés, alternés avec des plans longs, des séquences plus zen. Dans le film Holding par exemple, on évoque avec des plans au rythme soutenu les gares, la sécurité, la mobilité, les parkings, les vélos... on suit des passagers.



# promouvoir le Groupe

### Quelle technique avez-vous utilisée ?

On a joué sur une qualité d'image très poussée en utilisant les techniques de pointe du cinéma telles que machinerie, grue, éclairages étudiés, caméras steady-cam, le tout en image *Haute Définition* et en 16/9 bien sûr.

### Des décors spécifiques ?

Pour le film historique, on a créé un décor de gare imaginaire, intemporelle, où l'histoire du rail défile... sans jamais lasser.

### Que reprenez-vous des tournages ?

En un mois de tournage, on a sympathisé. Notre équipe a été frappée par la fraternité, la solidarité qui soudent vos collaborateurs. Des gens volontaires, disponibles et fiers de leurs jobs. Et puis, le rail est extraordinairement télégénique...

**2** Romina Polidoro travaille depuis 2006 au Traffic Control à Bruxelles. Elle figure parmi les 9 portraits de collaborateurs réalisés pour le film consacré au Groupe en tant qu'employeur. Une séquence filmée aussi sur le chemin du travail.

### Vous vous êtes proposée pour ce tournage ?

Non, mon chef me l'avait proposé car j'avais déjà figuré pour les affiches ponctualité d'Infrabel.

### Pourquoi avez-vous accepté ?

C'est toujours gai d'être mise sous le feu des projecteurs. Je suis fière d'être un peu porte-parole de mon entreprise et de mon métier que j'adore: je suis régulatrice de ligne.

### Quel rôle avez-vous joué ?

On a focalisé sur mon job, quand je regarde les graphiques sur écran ou que je contacte des collègues par téléphone. Mais pas que ça. Ils ont filmé mon arrivée, quand j'entre avec mon badge, quand je dis bonjour à tout le monde... C'est surtout l'ambiance d'une journée de travail qu'ils ont captée.

### Trouvez-vous cela chouette, facile à faire ?

Très sympa, mais fatiguant quand même. Actrice ? Pas facile comme métier ...

**3**

**Soetkin Grenie et Marc Reynen sont agents Securail et ont participé à un tournage à Anvers-Central.**

Leur métier était mis sous la loupe bien sûr:

- intervenir en cas de pépin, souvent en courant
- être parfois confronté à des personnes en difficulté
- et puis se détendre aussi, car ce n'est pas un métier toujours facile.



stratégie

**Beaucoup de changements sont intervenus à B-Cargo et dans les filiales fret de la SNCB. Connect fait le point avec Marc Descheemaeker, Geert Pauwels et José Syr.**

**Monsieur Descheemaeker, on a assisté à la création de filiales comme Xpedys ou Cobra: cela signifie-t-il un changement de stratégie du groupe fret SNCB ?**

Non, bien au contraire: nous ne faisons que finaliser la stratégie arrêtée en 2003. La situation financière de la division fret était alors particulièrement inquiétante. D'autant que la libéralisation du rail arrivait et qu'il nous était désormais interdit de recevoir encore des aides de l'Etat. La question



Marc Descheemaeker: «Nous avons engagé la bataille, elle sera difficile, mais nous disposons à présent des armes nécessaires pour la gagner.»

SNCB

# Un avenir

de l'avenir de B-Cargo se posait. Quelque 8.000 emplois directs et indirects étaient en jeu. J'ai voulu prendre le pari du maintien de l'activité, mais il fallait avoir le courage d'appliquer un plan de sauvetage sévère.

Ce plan repose sur trois axes, expliqués par ailleurs.

**Où en est-on avec la mise en place de cette stratégie ?**

Nous peaufinons le travail. La commercialisation se déroule désormais via des filiales fortes pour chaque segment du marché: IFB/TRW, Xpedys et Railforce. Nous avons aussi créé les corridors Sibelit (en 2006) et Cobra (en décembre dernier). B-Cargo est en cours d'assainissement et opère de plus en plus à l'étranger. Enfin, nous avons renforcé notre collaboration avec la direction Technique et Production (B-T&P), fournisseur de la traction (locomotives et conduite) et de l'entretien en ateliers.

**Monsieur Pauwels, vous êtes le coordinateur du groupe fret. Quel est votre rôle ?**

Ma tâche est de coordonner toutes les activités fret de la SNCB. Nous avons désormais une vision stratégique claire pour le groupe, afin de bien servir nos clients, de faire face à la concurrence et de nous développer.

Toutes les pièces de la machine que constitue le groupe fret sont aujourd'hui rassemblées. Nous devons maintenant veiller à ce que la machine tourne bien, à ce que



Geert Pauwels: «Toutes les pièces de la machine que constitue le groupe fret sont aujourd'hui rassemblées. Nous devons maintenant veiller à ce que la machine tourne bien.»



José Syr: «Les équipes de B-Cargo demeurent ma première préoccupation, puisqu'elles sont particulièrement concernées par la réforme en cours.»

# pour le groupe fret

tout le monde au sein du groupe fret sache exactement ce qu'on attend de lui et travaille dans la direction tracée par le management.

## Quelles sont les missions des diverses composantes du groupe fret ?

D'une part les filiales commerciales sont nos *vendeurs* auprès des clients. Elles ont pour objectif de réaliser la croissance et d'offrir une excellente qualité de services.

D'autre part B-Cargo et les autres entités de production doivent fournir la productivité et la qualité.

L'ensemble du groupe fret a pour objectif financier de gagner l'argent qui nous permettra de croître et d'investir. Toutes les activités doivent donc couvrir leurs coûts.

## Et B-Cargo dans cet ensemble ?

B-Cargo conserve un rôle essentiel: c'est la véritable plaque tournante de l'ensemble du groupe fret.

## Monsieur Syr, vous dirigez B-Cargo. Quelle est sa mission ?

La mission est très claire: produire les trains commandés par les filiales commerciales. Mais pas n'importe comment. Notre cahier des charges est double: assurer un transport de qualité à un prix de revient concurrentiel. Nos filiales commerciales sont confrontées à une concurrence de plus en plus agressive: elles ne pourront attirer ou conserver leurs clients, de plus en plus

exigeants, que si nous proposons un transport d'un niveau de qualité élevé (fiabilité, réactivité, disponibilité, information, etc.) à un prix concurrentiel vis-à-vis des autres opérateurs ferroviaires.

## Quels changements restent à apporter pour que l'ensemble tourne bien ?

Ces derniers mois, nous avons travaillé beaucoup à préparer notre avenir. Les équipes de B-Cargo demeurent ma première préoccupation, puisqu'elles sont particulièrement concernées par la réforme en cours. Le futur cadre fonctionnel a été estimé, une cinquantaine de collaborateurs ont été transférés vers les filiales, vers d'autres directions ou d'autres sièges de travail de B-Cargo. Ces mouvements sont intervenus sans heurts, avec l'accord des intéressés. Nous continuerons à faire le maximum pour que l'optimisation de nos ressources se poursuive dans les meilleures conditions.

Nous placerons les bonnes personnes aux bons endroits pour chaque fonction. Chacun doit aussi exactement savoir où nous voulons aller avec le groupe fret.

Nous investissons aussi dans des outils informatiques, comme SAP ou CIS (Cargo Integrated System), qui remplacera le GEM et Railedi progressivement à partir de 2010.

Nous vivons une période de profonde mutation qui exige beaucoup d'efforts. Je sens mes équipes très motivées et déterminées dans leurs tâches quotidiennes, elles

sont la meilleure garantie pour l'avenir de notre activité.

## Monsieur Pauwels, l'avenir du groupe fret est-il serein ?

Tout est fait pour assurer l'avenir, mais les résultats financiers du secteur fret ne sont pas bons, d'autant que la crise est là. A cet égard, 2008 et 2009 ne seront pas de bonnes années.

Nous devons aussi faire face à une concurrence accrue: aux côtés de DLC-Crossrail, il y a la SNCF, Veolia avec Rail4Chem, TX Logistik, ERS et quelques autres qui démarchent nos clients pour offrir les mêmes trafics à moindre coût.

Les effets de la crise sont déjà perceptibles. C'est pourquoi nous accélérons le programme de compression des coûts et d'amélioration de la qualité de nos transports. Nous allons profiter de la basse conjoncture pour optimiser notre outil de production et être prêts lorsque l'activité économique redémarrera.

## Optimiste, Monsieur Descheemaeker ?

Optimiste en effet mais néanmoins réaliste. Nous avons engagé la bataille, elle sera difficile, mais nous disposons à présent des armes nécessaires pour la gagner. L'avenir du groupe fret passe par les équipes de B-Cargo et des filiales. Nous avons véritablement besoin de combattants, beaucoup ont déjà acquis cet état d'esprit, raison pour laquelle j'ai confiance pour le futur.



## Formation

# Le personnel des cabines EBP encore mieux grâce à un nouveau

forma-  
tion

**A la demande de la Direction Réseau et de concert avec elle, le Service Signalisation de la Direction Infrastructure a développé un nouveau type de simulateur. Celui-ci permettra bientôt au personnel des cabines EBP de bénéficier d'une formation dans un contexte d'apprentissage le plus réaliste possible...**

**A** l'heure actuelle, seuls les centres de formation des opérateurs de cabines EBP situés à Bruxelles-Nord et Ronet utilisent des simulateurs. Ceux-ci ne forment toutefois les élèves que sur la base d'images fictives. Ils ne leur permettent donc pas de simuler les réalités propres à leur cabine.

Début 2004, un groupe de travail a donc été mis en place par la Direction Réseau afin de déterminer les spécifications fonctionnelles nécessaires d'un nouveau simulateur appelé à soutenir mieux encore la formation du personnel des cabines.

Les exigences étaient claires. En premier lieu: permettre aux étudiants de s'exercer sur des images réelles lors de la formation fondamentale. En deuxième lieu, donner aux étudiants une formation locale sur un simulateur répondant aux configurations

de leur cabine et les faire bénéficier ainsi d'une formation *sur mesure*. La Direction Réseau désirait en outre que le nouveau simulateur permette aux formateurs de simuler des scénarios encore plus proches de la réalité, incluant entre autres des dérangements et situations anormales, comme cela se produit effectivement sur le terrain.

Sur cette base, la Direction Infrastructure a réfléchi à un nouveau prototype de simulateur. Et c'est ainsi que, petit à petit, le nouveau type de simulateur EBP a été élaboré. Testé depuis le mois de septembre 2008 au centre de formation de Bruxelles-Nord, il pourra être utilisé dans le cadre des formations fondamentales dans le courant du premier semestre 2009.

Ensuite, les Centres Régionaux de Formation de Ronet et La Louvière se verront eux aussi équipés du nouveau simulateur.



de gauche à droite: Yves Werner, Koen Verheyden, Eddy Vlaeminck et Luc Bauters.

# formé simulateur !

## Un apprentissage conforme à la réalité

L'avantage des nouveaux simulateurs est bien réel: désormais, les formateurs peuvent préparer leurs scénarios et, entre autres grâce à la convivialité accrue, se concentrer davantage sur l'initiation de leurs étudiants, rendant la formation encore plus pointue et plus complète. Chaque étudiant est désormais encore mieux formé, dans des conditions réelles, ce qui finalement ne peut avoir que des conséquences positives sur la sécurité et la ponctualité, deux grandes priorités d'Infrabel.

Configurés actuellement sur le modèle de la cabine de Louvain, les nouveaux simulateurs seront adaptés aux réalités et spécificités de chaque cabine EBP, le projet allant de pair avec la concentration des cabines de signalisation.

# 3

questions à...  
**Eddy Vlaeminck**,  
conseiller au sein  
du Service Gestion  
des GRI-R de la  
Direction Réseau, et  
**Yves Werner**, chef  
du projet au sein du  
service Signalisation  
de la Direction  
Infrastructure.

## Quelles ont été les premières réactions suite aux tests effectués avec le nouveau simulateur ?

**Eddy Vlaeminck:** Les premières réactions ont été positives, surtout chez les formateurs. Ils se sont rendu compte que les possibilités offertes par le nouveau simulateur étaient beaucoup plus nombreuses que celles proposées par le système actuel.

**Yves Werner:** Oui, c'est vrai, les premiers échos ont été très positifs ! Les simulateurs sont encore plus conviviaux, le formateur peut vraiment se concentrer sur l'apprentissage de ses étudiants et les possibilités de simulation sont plus grandes et plus intéressantes qu'avec l'ancien système.

## Quel est pour vous le plus apporté par ce nouveau simulateur ?

**E. V.:** Une formation dans un contexte d'apprentissage le plus réaliste possible. Avec ce système, l'étudiant va pouvoir s'entraîner comme s'il était vraiment dans sa cabine de signalisation. C'est vraiment une belle avancée pour la formation de nos agents.

**Y. W.:** De notre côté, le nouveau système est plus facile et moins coûteux à entretenir... Il va aussi nous aider à faire des tests lors d'adaptations des fonctionnalités de l'EBP.

## Selon vous, quel est le plus grand défi ?

**E. V.:** Comme la technologie EBP évolue régulièrement, il faudra à chaque fois que le simulateur évolue avec elle afin de se maintenir à jour. C'est indispensable si nous voulons maintenir la formation de nos agents *à jour*...

**Y. W.:** Il y aura sûrement encore moyen d'améliorer le simulateur mais pour le moment on n'en est qu'aux débuts... Et la phase d'adaptation des simulateurs à chaque cabine EBP va nous demander un sacré boulot !



Formation

# Train@Rail va encore de l'avant

forma-  
tion

**Train@Rail est fier de vous présenter son tout nouveau bébé: une aile ICT rénovée de fond en comble. Le centre de formation voulait créer un cadre propice à l'apprentissage en combinant accueil, sécurité et confort. La première phase des travaux a été menée de main de maître avec le soutien actif de collègues de Patrimoine.**

**T**rain@Rail jouit d'une situation exceptionnelle: l'académie du rail occupe une position centrale dans un bâtiment à haute valeur historique. Il en résulte une atmosphère spéciale, mais aussi un certain nombre de restrictions. Il s'agit en fin de compte d'un bâtiment ancien, qui a besoin d'un bon coup de neuf pour devenir un centre de formation parfaitement efficient.

La nouvelle aile ICT est notamment censée offrir de la place aux formations SAP/Mind<sup>3</sup>. A force de créativité, de motivation

des collaborateurs et d'efforts soutenus, tous les locaux informatiques ont été regroupés au quatrième étage.

On a beaucoup investi: les salles de cours sont équipées de desks, de PC et de beamers flambant neufs. Un écran électronique au guichet d'accueil rénové affiche les cours et les locaux.

Dans la cafeteria accueillante, vous pouvez profiter d'un panorama du centre de Bruxelles tout en dégustant une tasse de café ou un sandwich. Les meubles ont été faits sur mesure par les collaborateurs de

Patrimoine. Ils intègrent des éléments typiques du bâtiment et ont été choisis en fonction d'un design sobre et fonctionnel.

L'aile ICT a déjà suscité bon nombre de réactions positives de la part des professeurs comme des élèves. Naturellement, pour T@R, le travail est loin d'être terminé. Il y a encore moyen de faire un meilleur usage du bâtiment, de continuer à renforcer la sécurité et en parallèle de professionnaliser et d'organiser encore mieux les activités. Le but final ? Produire des formations efficaces dans un cadre convivial.



## Technique et Production

# La ponctualité

**La ponctualité des trains reste un sujet d'importance. Pour encore l'améliorer, une nouvelle division a été créée au sein de la direction B-TP. Marc Meulders, responsable de B-TP 21, nous explique que: "en collaboration avec les ateliers nous analysons de manière structurelle les retards occasionnés par le matériel".**

**D**epuis 2006, la ponctualité des trains n'est plus aussi bonne. Notamment à cause du matériel roulant, surtout les locomotives et les voitures (pensons, par exemple, à l'introduction des M6 à deux niveaux). S'ajoute à cela une augmentation des incidents.

Le B-TP 2 a décidé de mettre les bouchées doubles afin de diminuer les retards occasionnés par des défauts techniques. Pour ce faire, une nouvelle division: TP 21 a été créée.

### Plan d'action

*"Cette division va, en étroite collaboration avec les ateliers de traction, prendre des mesures pour optimiser l'entretien du matériel. Nous avons donc présenté un plan d'action."* Voici un aperçu des principaux points.

- La fiabilité et la disponibilité **des ateliers de traction** seront **comparées** et mieux suivies. L'objectif étant de pouvoir tirer des conclusions en ce qui concerne l'exécution du travail, l'application de la procé-

dure d'entretien ainsi que l'utilisation des consignes de manipulation du matériel.

- Pour certains types de locomotives (par exemple le type 27), un groupe de travail (REX-groupes) a été créé afin d'analyser le problème et **optimiser la fiabilité du matériel**.
- Régulièrement il y a un **manque de pièces de rechange**. Ce problème est partiellement résolu par une meilleure standardisation du matériel. Néanmoins, elle peut encore être améliorée.
- Une **cellule de coordination** quotidienne a également été créée, au sein du B-TP 21, pour organiser pratiquement la coordination entre les différents ateliers de traction.
- Les **premiers départs** et la **composition réduite** des trains vont être mieux suivis.
- La mise en service du **matériel rénové** ou du **nouveau matériel** va également bénéficier d'un meilleur contrôle.
- Et finalement, une attention particulière sera accordée à la **formation** du personnel. Premièrement pour les visiteurs et les dépanneurs. Ensuite pour le personnel des ateliers de traction.

qualité



avenir

**B** Rail 2012

B Rail 2012

La SNCB

**Depuis octobre, pas loin de 2.000 cadres ont eu l'occasion d'entendre le Comité de Direction présenter les enjeux et les objectifs de la SNCB à l'horizon 2012. Voici un premier compte-rendu: ce qui a été dit des activités voyageurs.**

La SNCB devra faire face à des défis majeurs d'ici 2012: le nombre de voyageurs doit augmenter d'au moins 25 % par rapport à 2006, le transport international de voyageurs sera libéralisé début 2010.

#### **Contrat de gestion et plan d'entreprise**

Quelle stratégie a la SNCB à l'horizon 2012 pour chacune de ses activités? Les grandes lignes directrices de sa stratégie pour les prochaines années sont fixées dans son Plan d'entreprise qui dresse l'inventaire des objectifs et des projets permettant de les atteindre. Le Contrat de gestion conclu avec l'Etat, notre actionnaire, fixe quant

à lui les objectifs et moyens pour les missions de service public.

Une priorité est inscrite dans ces deux documents: répondre aux besoins en mobilité des citoyens et des entreprises, assurer un transport de qualité.

#### **+ 25 % en trafic intérieur**

En transport intérieur de voyageurs, le défi à relever durant les quatre années que couvre le plan est important: augmenter d'au moins 25 % le nombre de voyageurs transportés entre 2006 et 2012, pour atteindre les 234 millions de voyageurs. Cette croissance inscrite dans le Contrat de gestion s'ajoute à la croissance de 34 % du nombre de voyageurs réalisée entre 2000 et 2006.

Sans efforts nouveaux, une augmentation de la clientèle est synonyme d'une dégradation de la qualité du service.

La SNCB ne peut accepter une telle perspective et veut agir en offrant la qualité voulue, en terme de places assises, d'informations données, de ponctualité et de services annexes (PMR, etc.). Sur le plan financier, l'équilibre reste un objectif permanent.

#### **Plan d'action B-VN**

Le plan d'action de Voyageurs National (B-VN) prévoit le développement de l'offre en fonction de la mise en service des nouvelles infrastructures et du RER autour de Bruxelles.

L'offre tiendra également compte de la mise en service du nouveau matériel roulant commandé (M6, T18, matériel RER).

La régularité et la composition des trains continueront à être suivies de près, afin d'améliorer la ponctualité et d'éviter les suroccupations. Les efforts seront renforcés en vue d'informer la clientèle en situation perturbée. Pour les clients, une série d'autres services seront développés (horaires par SMS, infor-



# communiqué son plan

mation visuelle dans les trains, points de vente self-service, aide aux PMR, etc.).

La direction B-VN investira aussi dans le personnel, en termes de recrutement et de formation, pour l'accompagnement et les gares. Les efforts entamés avec New Passengers et la création du RDV seront poursuivis.

De nouveaux services seront disponibles sur Ibis et le projet LISA sera poursuivi pour la vente.

## Libéralisation en international

Le 1<sup>er</sup> janvier 2010, le transport international de voyageurs sera libéralisé. C'est dans moins d'un an. La direction Voyageurs International (B-VI) se prépare à cette nouvelle donne.

En 2007, B-VI réalisait un résultat de + 8,2 millions d'euros. Pour l'activité de transporteur, la part était de + 11,7 millions d'euros, tandis que l'activité de distribution (vente) était déficitaire, à - 3,5 millions d'euros.

Dans le domaine de la distribution de produits internationaux, la concurrence est déjà présente: la SNCB n'est pas la seule à ven-

dre les voyages en Thalys, Eurostar, ICE, etc.

En matière de transport proprement dit, la concurrence arrivera dans un an. De nouveaux entrants pourraient rejoindre les opérateurs historiques. Virgin pourrait venir, de même qu'Air France KLM qui s'est rapproché de l'opérateur ferroviaire Veolia pour une éventuelle liaison entre Schiphol et Roissy-Charles-De Gaulle d'ici 2014.

Comme le transport international de voyageurs est une activité purement commerciale, les subsides n'y sont pas permis. La SNCB doit donc assurer par elle-même la rentabilité de cette activité: il faut dégager dès aujourd'hui les marges bénéficiaires qui permettront d'investir dans le nouveau matériel. Or, une rame Thalys coûte 25 millions d'euros et les rames Eurostar 45 millions d'euros pièce.

## Afin d'atteindre les 16 millions de voyageurs internationaux

L'ouverture des nouvelles lignes vers l'Allemagne et les Pays-Bas est une opportunité qui peut nous aider à augmenter le nombre de voyageurs de 11 à 16 millions en 2012 (+45 %).

La direction B-VI exploitera au mieux les atouts que sont la situation de la Belgique au cœur de l'Europe, la position de la SNCB dans des alliances internationales fortes (Thalys, Eurostar, Railteam) et les autres initiatives comme Treski ou la distribution des produits ICE. De même, elle participera au futur Albatros (Bruxelles-Amsterdam).

En outre, B-VI renforcera le pilotage opérationnel de ses activités, par la mise en place de son RDVi (dispatching en trafic international) ou en améliorant l'information aux voyageurs en situation perturbée. Elle analysera la rentabilité de chaque canal de distribution, accroîtra le volume des ventes par Internet, visera à réduire les coûts et améliorera la productivité. Cela pour continuer avec des résultats financiers en positif.

---

*A suivre dans notre prochain numéro: le Plan d'entreprise B Rail 2012 et les objectifs de Technique et Production.*



Le TCO donne une représentation des voies principales et reprend la zone d'action du poste de signalisation.

# Cabines de signalisation Namur s'équipe pour une meilleure vue sur le trafic

équipement

**Le 28 novembre dernier, Infrabel a inauguré le nouveau Tableau de Contrôle Optique de la cabine de signalisation de Namur.**

**C**et équipement de haute technologie améliore la gestion du trafic ferroviaire.

Namur est située à la croisée d'axes ferroviaires importants, pour les convois tant de voyageurs que de marchandises. Après Bruges, en janvier dernier, c'est au

tour de la cabine de Namur de bénéficier d'un tout nouveau Tableau de Contrôle Optique (TCO).

Le TCO donne, de manière globale et simplifiée, la disposition et l'occupation des voies, les numéros de train, l'état des installations de signalisation et la progression du trafic.

## Comment le personnel de la cabine a-t-il vécu l'arrivée de cet équipement ?

*Il faut s'habituer à le consulter, explique Michel Targez, chef de gare adjoint – régulateur à la cabine de Namur. De plus, pour les gens qui ont travaillé dans des cabines tout-relais, cela fait un monde de différence !*

## Concentrer les cabines = centraliser les décisions

Pour suivre le trafic, les opérateurs, les sous-chefs de gare et le régulateur ne disposaient jusqu'à présent que de leurs seuls écrans: *Pour l'instant, nos écrans nous permettent encore de visualiser l'ensemble de la zone de commande. Cependant, lorsque les cabines de signalisation de la région auront été concentrées, celle de Namur de-*

*vra superviser à elle seule 144 km de voies, réparties sur 5 lignes différentes. Le TCO sera alors vraiment utile pour avoir une vue d'ensemble de notre zone d'action.*

Depuis 2005, Infrabel concentre ses cabines de signalisation. D'ici 2012, le trafic sera entièrement géré par 31 centres de contrôle ultramodernes, contre 368 cabines en 2005. Cette concentration aura notamment pour effet de centraliser la prise de décisions. Celles-ci seront donc plus rapides, et contribueront à plus de sécurité sur le réseau.

## Quelques chiffres:

**40 millions d'euros:** c'est la somme investie par Infrabel dans le plan de concentration à Namur,

dont **1 million** pour le Tableau de Contrôle Optique.

**670 millions d'euros:** l'investissement total d'Infrabel pour la concentration des cabines de signalisation sur tout le réseau.



Michel Targez, chef de gare adjoint – régulateur à la cabine de Namur.



évènement

Art en gare

# La gare du Midi, bédéphile

**Depuis décembre 2008, une fresque géante anime l'une des sorties de la gare de Bruxelles-Midi. Eurostar et nos héros de bandes dessinées en sont les guest-stars.**

Pour lancer l'évènement *Saint-Gilles 2009 Année de la BD*, une fresque BD de 260 m<sup>2</sup> a été inaugurée le vendredi 12 décembre 2008 à la Place Victor Horta. A l'angle du grand immeuble abritant depuis 50 ans les installations des Editions du Lombard.

Cette fresque est issue d'un partenariat entre de nombreux acteurs de la vie urbaine locale: la commune saint-gilloise, l'agence *Atrium Midi*, chargée de dynamiser le dé-

veloppement commercial du quartier, les Editions du Lombard et la Fondation Raymond Leblanc. Eurostar soutient le projet. Tout comme Eurostation. Embellir les environs de gare et promouvoir la mobilité en train, c'est en effet un des fers de lance de la SNCB-Holding.

La fresque, dessinée par Johan De Moor, représente quelque 50 héros qui ont jalonné les albums BD et magazines publiés par les Editions du Lombard. Les schtroumpfs,

Cubitus, Pirlouit ... forment une joyeuse bande aux côtés d'un Eurostar plus vrai que nature. A la porte de la capitale belge, ils accueillent voyageurs et badauds au pays de la bande dessinée.

Le lendemain, le samedi 13 décembre, la Place Victor Horta était le siège de l'évènement *Midi en couleurs* proposant des séances de dédicaces en présence de nombreux auteurs de BD et des animations autour des bulles.



## Sous tension Montzen – frontière

**Le 12 décembre 2008, Infrabel a inauguré le dernier maillon de la ligne 24 entre Montzen et la frontière allemande, donnant ainsi un nouvel élan au trafic fret international.**

La ligne 24, de Visé à Aix-la-Chapelle ouest, est un maillon important de la liaison ferroviaire entre l'Allemagne et les grands pôles économiques belges, comme les ports d'Anvers et de Zeebruges par exemple. Montzen est en effet le point frontière belge le plus fréquenté, où passent pas moins de 35.000 trains par an, transportant 12 millions de tonnes nettes.

### Un petit maillon et de nombreux avantages

Grâce à l'électrification complète de la ligne 24, le changement de locomotive (diesel – électrique) n'est plus nécessaire. On gagne environ une heure sur les temps de parcours, et la vitesse commerciale de la ligne augmente. Outre les effets positifs sur l'environnement, l'utilisation de locomotives électriques permet également de tractier des convois plus lourds (jusqu'à 1.800 tonnes), augmentant ainsi la capacité et l'attractivité de cette ligne pour les opérateurs.

### Liaisons améliorées vers l'Allemagne pour le fret

La fin des travaux d'électrification de la ligne 24 Belgique-Allemagne via Montzen-Aix ouest permet à la SNCB de continuer sur la voie des corridors européens et de développer un nouveau projet avec la DB Schenker pour les trafics de et vers l'Allemagne et en transit par l'Allemagne.

Cela représente pour la SNCB environ 21.000 trains par an ou une centaine de trains par jour.

Les itinéraires suivis seront les suivants: Montzen-Aix-Cologne d'une part, et Essen/Roosendaal-Venlo/Bad Bentheim-Ruhr d'autre part.

Dans ce cadre, SNCB Fret a pris en location auprès de la firme Angel Trains des locomotives électriques quadriréseau type TRAXX en novembre 2007. Ces locomotives sont spécialisées pour le trafic de marchandises. Elles peuvent circuler à une vitesse de 140 km/h et tractier, sur les axes vers Montzen, des charges de 1.800 tonnes brutes au moins. Ces locomotives peuvent circuler en Allemagne, aux Pays-Bas et en Belgique.

En juin 2009, toutes ces locomotives devraient être livrées et les changements de locomotives à la frontière ne seront plus nécessaires.

### Soutenir la croissance économique

Actuellement, 40 % du trafic via Montzen provient ou se dirige vers les ports d'Anvers et de Zeebrugge. Les deux ports devraient connaître une croissance spectaculaire dans les années à venir, surtout par la montée en puissance du trafic par containers. Ces perspectives permettent de croire que le trafic de et vers ces ports va tripler.

Les besoins croissants en matière de trafic marchandises seront absorbés d'une part par la modernisation de l'axe Montzen, et d'autre part, par la réouverture du Rhin d'Acier. Cet axe, complémentaire à celui de Montzen, est tout indiqué pour désenclaver le Nord de l'Allemagne via les Pays-Bas.



Désormais, les trains de marchandises sur la L24 seront tractés par des locomotives électriques.



# allemande mise sous tension

## Infrabel et la DB unissent leurs efforts !

Luc Lallemand: *L'électrification de ces derniers 8 km stratégiques a été réalisée en collaboration étroite avec nos collègues de DB Netz et DB Energie. Une réalisation qui nous permet d'améliorer considérablement le potentiel et les prestations du trafic fret de et vers l'Allemagne !*

En avril 2007, Infrabel, DB Netz et DB Energie ont signé la convention de ce projet. Les travaux ont démarré en automne, de sorte que la mise sous tension et les premiers tests ont pu avoir lieu à peine un an plus tard, en novembre 2008. Finalement, la ligne a été mise en service lors du changement d'horaire du 14 décembre dernier.

Infrabel et DB Netz ont investi respectivement environ 6 millions et 1,5 million d'euros dans l'électrification de la ligne 24. Dans le même temps, des travaux de voie ont été réalisés par Infrabel du côté est de la gare de Montzen pour y relever la vitesse autorisée des trains. Ces travaux ont nécessité un investissement de 3 millions d'euros.

*Grâce à cet investissement relativement modeste, mais offrant de nombreux avantages, nous voulons répondre encore mieux aux besoins de nos clients. Infrabel a en effet pour ambition de devenir le carrefour du trafic ferroviaire européen, et de répondre ainsi aux enjeux écologiques et économiques de notre société* conclut Luc Lallemand.

1. La frontière officielle entre les deux pays se trouve dans le tunnel de Botzelaer. Avant le tunnel, il existe un appareil de voie pour les trains qui ont un plus grand gabarit.
2. La zone de transition entre les systèmes d'électrification allemand et belge, sur le viaduc de Moresnet.



## Frontière entre la Belgique et l'Allemagne ?

La frontière géographique entre la Belgique et l'Allemagne se situe dans le tunnel de Botzelaer (Gemmenicher Tunnel en Allemagne). La zone de transition pour le changement de système d'alimentation électrique se trouve toutefois devant ce tunnel, sur le viaduc de Moresnet, en territoire belge.

Concrètement, cela signifie que ce tronçon de la ligne 24 entre Montzen et la zone de transition sur le viaduc de Moresnet est électrifié en courant continu 3kV (système des lignes classiques en Belgique), alors que la partie entre cette zone de transition et Aix-la-Chapelle ouest est électrifiée en courant alternatif 15kV (le système allemand).





AVANT



APRES



AT Ostende

# Le règne de l'ordre et de la propreté



qualité

**A l'atelier d'Ostende, on applique depuis peu le système 5S. "Il s'agit d'une méthode destinée à créer l'ordre et la propreté, et à les conserver" explique Geert Boydens, qui dirige le projet.**

## Pourquoi le système 5S?

"J'ai découvert ce système lors d'une formation. J'ai directement été convaincu de ses grands avantages. On travaille en sécurité dans un lieu de travail bien rangé. On gagne également du temps : dans la mesure où chaque instrument a sa place fixe, on ne perd pas de temps à le rechercher."

## Comment avez-vous introduit le système 5S?

"Par la mise en pratique de quelques règles simples, nous avons essayé de faire de l'AT Ostende un lieu de travail ordonné. Nous avons investi plus de 20.000 euros dans des armoires et des systèmes de rangement. Nous avons un endroit de rangement même pour les échelles ou les brouettes..."

## Pouvez-vous nous donner d'autres exemples concrets?

"Auparavant, vous trouviez partout des vaporisateurs d'huile vides ou à moitié pleins. Nous avons cherché une solution. Désormais, pour avoir un vaporisateur, vous devez d'abord rendre le vieux au magasin. Un autre exemple ? Les techniciens peuvent retirer du magasin les outils en présentant leur code-barre personnel. Dans un programme informatique développé par nos magasiniers sont conservées les données qui permettent de savoir quelles pièces ont été retirées et par qui. Ainsi, chacun est encouragé à rendre ce qu'il a emprunté."

## Est-il facile de motiver chacun à appliquer le système 5S?

"Tous font leur possible pour en respecter les principes. Au début, nous avons dû consacrer beaucoup d'efforts pour apporter les adaptations nécessaires, mais maintenant cela roule bien. Des affiches sont apposées dans l'atelier qui rappellent les principes du 5S. J'organise aussi des réunions régulières pour motiver mes collaborateurs. Lors de ces réunions, je présente des photos montrant les différences entre avant et maintenant."

Mais ce sont d'abord les membres du personnel eux-mêmes qui en définitive ont assuré le succès de ce projet."

## Le système 5S

Ce que cela veut dire en japonais :

- S de **Seiri** (débarrasser): "Quelles affaires est-il vraiment nécessaire de conserver dans l'atelier ? Tout ce dont nous n'avons pas besoin quotidiennement est rangé dans un autre endroit."
- S de **Seiton** (ranger): "Nous essayons de tout garder bien rangé."
- **Seiso** (nettoyer): Nettoyer pour assurer la sécurité.
- S de **Seiketsu** (standardiser): garantir la propreté par le respect constant de quelques principes.
- S de **Shitsuke** (progresser, stimuler): "mettre en pratique le système, c'est une première chose. Mais nous devons naturellement continuer à l'appliquer."



Assis: Michaël Brognez  
 Sur le bureau: Jehan Bihin.  
 Derrière (de gauche à droite): Lucien Malacort, Cristelle Pirard, Johnny de Meester et Jeroen Serpieters.

## Compétence Center Web & Php

# Efficacité et continuité

**H-ICT s'appelle désormais ICTRA (ICT for RAIL), mais ce qui n'a pas changé ce sont les compétences que cette direction du Holding met au service du Groupe. En ce début d'année, Connect vous présente une des unités d'ICTRA, le Compétence Centre Web & Php dirigé par Michaël Brognez.**

**C**ompetence Centre Web & Php: derrière ce nom mystérieux pour les novices en matière d'informatique se cache une équipe qui met à disposition des applications que beaucoup de cheminots connaissent bien. Les sites web et intraweb du Groupe SNCB foisonnent de créations de ce compétence centre: l'annuaire téléphonique, des applications pour rechercher des infos ou pour une inscription, des sites spéciaux pour des événements comme *La Nuit des Transports en Commun* sont quelques exemples bien visibles du travail de cette équipe.

### Les experts

Au sein d'ICTRA, nous faisons partie d'ICTRA 2, qui s'occupe du software development et matériel informatique explique Michael Brognez. Notre compétence centre est englobé dans ICTRA.23, le Software Competence Centre, composé de départements spécialisés dans, par exemple, le langage Java, Oracle Tools ou encore le Mainframe.

D'une part développer le langage informatique php, créer des applications web

et la gestion des applications web pour le Groupe et d'autre part assurer des activités de webpublishing comme la création de sites web: bref, un éventail d'activités très large pour ce team d'une vingtaine de personnes composé de développeurs php, 2 web-designers et 1 conseiller en communication.

### Des standards pour la continuité

*Notre compétence centre veille à la définition et à l'application des standards ICTRA en matière de développement php* précise Michaël. *Notre objectif est d'assurer une stabilité et une continuité du système. Pour ce faire, chaque développeur php doit avoir accès à chaque 'code' créé et pouvoir en assurer l'entretien. Le compétence centre a permis la reconnaissance de php comme langage de développement officiel chez ICTRA.*

Cette reconnaissance a lancé l'industrialisation du développement php. C'est-à-dire la mise en place de procédures bien précises pour parvenir à des bons standards et un suivi efficace du *project management*.

### Une organisation efficace

Php est une solution très efficace, grâce

notamment à la facilité d'apprentissage du langage. Un squelette applicatif de base permet en plus d'accélérer le travail des développeurs qui ne doivent pas à chaque fois reprendre le travail.

Cette manière efficace de travailler au sein du compétence centre est d'ailleurs citée en exemple par des consultants. Un des autres atouts de php est la facilité de trouver de bonnes solutions, grâce à la grande communauté interactive impliquée dans le développement de ce langage.

### Un client content

Une des réalisations les plus récentes du team web & php, est une intervention sur une application pour le compte de la direction *Voyageurs International*. Cette réalisation permet aux clients de réserver leurs billets facilement, et le résultat ne s'est pas fait attendre. Après la mise en service à la rentrée 2008, les ventes internationales sur le site de la SNCB ont augmenté de 30 % en octobre. Un joli résultat et une belle récompense pour cette équipe dynamique !

informatique



# Talent Accompagnateur & pompier

**Philippe Moureau, accompagnateur de train principal à Hasselt est coach et buddy mais également pompier à la caserne d'Hasselt ainsi qu'à Herk-de-Stad. Mais ce n'est pas tout. Il a également participé à une action pour la bonne cause. Quelqu'un qui mérite donc d'être connu.**

NOUS

**P**hilippe, accompagnateur et pompier, c'est plutôt une combinaison inattendue. D'où cette passion provient-elle ?

“Enfant, j'avais déjà d'un tempérament serviable. A l'époque, je voulais être infirmier mais pour certaines raisons je n'ai pas eu l'occasion de terminer mes études secondaires. Ensuite je suis devenu accompagnateur et lorsque j'ai appris que des collègues étaient pompiers volontaires je n'ai pas hésité à m'inscrire. Ça fait maintenant 14 ans que je suis pompier à la caserne d'Hasselt.

Être pompier n'est pas une tâche aisée mais c'est une passion.”

## **Est-ce compatible avec le métier d'accompagnateur ?**

“Oui, mais il faut être flexible et avoir le soutien de sa famille. Toutes les 6 semaines, je

suis de garde une semaine. Evidemment, il faut que ce soit compatible avec mes horaires d'accompagnateur de train. A la caserne de Herk-de-Stad, je suis également de garde un week-end par mois et je preste encore à peu près 3 nuits par mois au poste central d'Hasselt. Finalement je travaille parfois en shift avec les ambulanciers.”

## **As-tu déjà pu appliquer ton expérience de pompier et d'ambulancier au chemin de fer ?**

“Quelquefois. Récemment, un voyageur a eu un malaise dans le train. Après un rapide diagnostic, j'en ai déduit que la personne était en hypoglycémie. Grâce à mon expérience en tant qu'ambulancier, j'ai pu contacter le 100 pour qu'ils viennent chercher la personne souffrante en gare de Louvain.”

“Ensemble avec une équipe de pompiers nous voulions participer à une bonne action. C'est ainsi que nous nous sommes inscrits à une émission de la chaîne de télévision flamande Eén : le calendrier nu.”

Mieux encore, ils ont été les grands gagnants de cette émission.

Les bénéfices de la vente de ces calendriers permettront de soutenir l'association des enfants gravement brûlés (National Burn Camp).

Le calendrier nu est en vente depuis le 13 décembre 2008.

**Pour de plus amples renseignements : [www.nbc-belgium.com](http://www.nbc-belgium.com)**

## **PHILIPPE MOUREAU Alias Phil de treinbil**

- 28 ans de service.
- A commencé en tant que travailleur temporaire et est rapidement devenu chef de garde.
- Aujourd'hui il est accompagnateur de train principal, coach et buddy auprès de la cellule d'accompagnement d'Hasselt.
- Il est également pompier et ambulancier volontaire.



L'agréable buffet suspendu accueillera le public dans quelques mois.



Pas de porte sans clef. Mais quelle clef !

## Deuxième accès à la gare

# L'entrée Kievit est ouverte

**La deuxième entrée à la gare d'Anvers-Central a été ouverte officiellement le 16 décembre par trois personnalités connues: la ministre des entreprises publiques Inge Vervotte, le bourgmestre d'Anvers Patrick Janssens et l'administrateur délégué du Holding SNCB Jannie Haek.**

évènement

L'entrée Kievit de la gare d'Anvers-Central n'a rien à envier à n'importe quelle autre entrée de gare. Elle a ses guichets, son espace de boutiques, un vaste parking pour voitures et deux roues, et elle débouche sur tous les niveaux de quais et la galerie commerciale ouverte il y a quelques mois. Le Holding SNCB y a investi une vingtaine de millions d'euros.

Ce hall est construit autour d'un atrium souterrain. Sa caractéristique principale est sa luminosité et l'espace y est très dégagé, comme le montrent les photos. Des escaliers fixes et mécaniques ainsi que des ascenseurs permettent de passer rapidement d'un niveau de quai à l'autre, voire vers la galerie commerciale. Les personnes à mobilité réduite n'ont pas été oubliées par les architectes.

### Accessibilité maximale

Une rampe partie de la Kievitplein amène les cyclistes au premier niveau inférieur

où l'espace est aménagé pour ranger 750 vélos. Les techniciens du Point vélos installé sous l'Astridplein peuvent assurer le contrôle et l'entretien. Le nouveau parking en sous-sol propose 600 emplacements pour voitures. Le Holding a choisi de l'exploiter à un tarif attrayant.

### Composante urbaine

La gare rapproche les gens ! Cela paraît abstrait, mais ici, à Anvers, la deuxième entrée souligne particulièrement le rôle de la gare comme composante urbaine vivante, parfaitement intégrée dans la vie citadine et son quartier. Le large passage souterrain relie le quartier diamantaire au quartier Kievit, séparés depuis plus d'un siècle par la berme ferroviaire.

Dans quelques mois, la restauration des façades latérales du bâtiment historique s'achèvera. La gare d'Anvers-Central, tout en lignes anciennes et modernes, sera fin prête pour un nouveau siècle de mobilité.



# EXPO

Tour & Taxis

# C'EST NOTRE TERRE!

18.10.08  
>  
26.04.09

02 549 60 49

[www.expo-terra.be](http://www.expo-terra.be)

Editeur responsable : Ewald Remacle

en partenariat avec



## Pour vous, l'entrée à 7 euros

Le développement durable et les économies d'énergie figurent parmi les priorités du Groupe SNCB. De toute évidence, notre Groupe a choisi de sponsoriser l'expo *C'est notre Terre !*. Cette exposition propose de voir la Terre autrement et de nous faire prendre conscience notamment des conséquences liées à la surexploitation des ressources naturelles.

Un tarif d'entrée préférentiel à l'expo de 7 euros (au lieu du tarif normal de 10 euros) est accordé aux membres du personnel en activité du Groupe SNCB, sur présentation du libre-parcours.