

48connect

Magazine du personnel du groupe SNCB octobre 2009

Strelli et nos uniformes

Destination mieux !

la SNCB le veut

Les cabines de signalisation

en pleine évolution

La Gare

belle, ouverte et culturelle



EDITÉ POUR LE GROUPE PAR SNCB HOLDING AVEC:

Barbara Bouwens
Annelies De Keyser
Caroline De Lille
Sara Decelle
Aline Foucart
Romina Keller
Alain-Pierre Meeus
Caroline Powis
Ellen Van den Broeck
Vanessa Vandenbruwaene
Barbara Verwilligen et
Jean-Pierre Vantighem

PHOTOS

Leo Goossenaerts
Denis Moinil
Johan Dehon

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



06 Liège-Guillemins:
chantier terminé



10 mutation
des Breaks



22 les gares RER
vont nous
étonner

24

À GAGNER:
10 X
100 LITRES
DE MAZOUT!

connect

dans ce numéro

stratégie

- 3 Le développement durable on line
- 4 SNCB: Destination mieux!
- 5 La SNCB poursuit son habillage en gare

infrastructure

- 6 Infrabel modernise ses infrastructures à Liège

évènement

- 7 Liège-Guillemins, Gare à vous!
- 21 Anvers-Central dans toute sa splendeur

client

- 8 RailTime, ambassadeur d'Infrabel

matériel

- 10 Première AM Break modernisée

technologie

- 12 Cabines de signalisation: moins de manipulations pour plus de sécurité
- 14 Désherbage des voies: la technologie au service de l'environnement
- 15 ICTRA, Syntigo: toujours prêts!

talent

- 16 B For You au service des PMR

gestion

- 18 Immeubles, véhicules, uniformes... gestion centralisée

nous

- 19 La SNCB s'habille en Olivier Strelli
- 20 Avec le shinai en mains...

22 brèves



Initiative

Le développement durable on line

Nos 3 sociétés ont chacune soumis aux autorités un plan de politique environnementale, conformément au contrat de gestion. Mais le Groupe va encore plus loin. Il a sorti d'initiative un rapport de développement durable, chiffres 2008 à l'appui. Riche en informations.

Si nos sociétés ont prévu un chapitre *environnement* dans leur rapport annuel, le *rapport de développement durable 2008* fait un pas de plus. Il met en lumière tous les efforts consentis en la matière, réalisés, en cours ou à venir. En durabilité, les objectifs dépassent en effet les indéniables atouts écologiques du train pour intégrer égale-

ment les efforts économiques et sociaux, de manière à ne pas hypothéquer les générations futures:

- réduire les émissions de CO₂ et les consommations énergétiques et augmenter la part de l'énergie renouvelable, pour la traction mais aussi dans tous les autres secteurs d'activité
- assurer ponctualité et confort à la clientèle
- maintenir l'équilibre financier tout en investissant dans la croissance et en gérant à bon escient les moyens publics obtenus
- attirer de nouveaux collaborateurs et transmettre les connaissances
- gérer les formations et compétences.

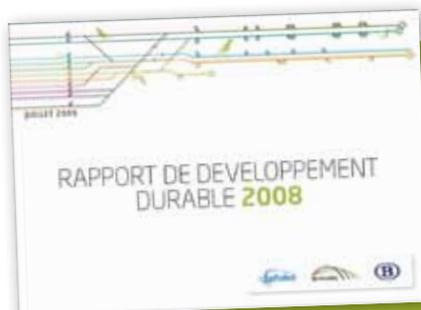
Durable ? Et comment !

Au-delà de l'évidence (notre activité en lien avec la mobilité est par nature *durable*), le rapport montre que le développement durable est bel et bien en marche au sein du Groupe. Ceci vaut pour les consommations énergétiques, les émissions de CO₂ des trains, des gares, ateliers et autres bâtiments, mais aussi pour la ponctualité, la satisfaction de la clientèle, les investissements pour l'accessibilité et l'accueil

en gare, la sécurité d'exploitation, la modernisation des ateliers. Sans oublier le traitement de l'eau, du sol, des déchets, la réduction du bruit généré par le trafic ferroviaire et la protection de la biodiversité. Enfin, le rapport parle de nous et de nos futurs collègues. Emploi, diversité, bien-être et formation sont autant de points capitaux... les nouvelles générations étant appelées à continuer à relever le défi !

A lire dans le document...

- En 10 ans, les trains ont transporté 54% de voyageurs en plus
- Pour 2012, l'objectif est d'obtenir un taux moyen de propreté des gares de 86%. En 2008, on atteignait les 86,5%!
- En 2008, 6% de l'eau consommée par le Groupe est de l'eau de pluie (3% de plus qu'en 2006)
- L'installation de rideaux d'air (dans des ateliers par ex.) permet une économie de 25% sur les frais de chauffage.
- Ces 10 dernières années, 32 millions d'euros ont été consacrés à l'assainissement des sols
- Projet *train à voile*: 29 éoliennes longeant la ligne Louvain-Liège offriront en 2010 une capacité de production de 150 Gwh.
- Le Groupe investit dans la formation continue.



Pour en savoir tant et plus, parcourez le rapport! Fidèle à la démarche, ses 71 pages sont uniquement disponibles en version informatique (sur intranet: chercher dans *Documents* > *Holdings* > *Stratégie & Analyse* > *Stratégie* > *Développement durable*)



stratégie



SNCB

Destination mieux

stratégie

Depuis la création du groupe SNCB en 2005, le grand public a une image assez floue de la SNCB elle-même. Le logo B a été décliné sous différentes formes, faisant ou non mention de la SNCB. Cela a réduit indéniablement la perception qualitative de l'image. Il était donc grand temps de renforcer la marque. En bref, affirmer son identité et celle de son personnel.

Avant 2005, le message était clair: les gares, les voies, les trains à l'instar de tout ce qui les entourait appartenaient à la SNCB. Le logo était utilisé partout. Depuis, la nouvelle SNCB a perdu en visibilité dans la plupart des gares. Souvent, la marque ne devient visible que sur les quais lorsqu'un train entre en gare.

De même, la plupart des bâtiments et ateliers sont si peu signalés qu'ils nécessitent l'utilisation d'un système GPS pour celui qui les cherche.

L'entreprise est donc confrontée à un énorme défi pour rendre sa marque visible, d'une façon qualitative et cohérente. Affirmer son statut de plus grande entreprise de mobilité et de deuxième employeur du pays.

La SNCB s'est plongée dans le passé et le présent et s'est projetée dans le futur afin de construire cette identité. Elle se nourrit

de ses valeurs: *le pragmatisme, la modernité et la passion.*

Pourquoi une nouvelle identité ?

Pour être vue et entendue, mais surtout pour être unique et immédiatement reconnue, toute entreprise a besoin d'une image forte. Elle doit se différencier par ses produits, ses services, ses prix. Mais elle doit aussi se démarquer des autres par son identité visuelle, par son image.

Le logo est l'empreinte d'une entreprise. Il traduit l'état d'esprit, la culture et la personnalité de l'entreprise. D'un seul coup d'oeil, il doit en résumer l'image sous la forme la plus simple, la plus claire et la plus convaincante.

Le logo de la SNCB ne change pas: on est fier de notre logo. On ne change pas un emblème qui existe depuis presque 75 ans. Notre notoriété s'est construite autour du B et du nom SNCB: il n'était donc pas ques-

tion de changer ce célèbre B, ni de modifier le nom de la société. Au contraire, l'entreprise a donc décidé de renforcer la marque, de lui donner plus de visibilité et de clarifier ses métiers. On s'est contenté d'habiller notre logo pour répondre aux objectifs identitaires.

Un nom pour chaque activité

La SNCB c'est une entreprise, mais différentes activités. Il s'avérait donc logique de conférer à chaque direction – Voyageurs National, Voyageurs International, Technique & Production, B-Cargo – une identité propre au sein même de l'organisation.

Les directions reçoivent une dénomination propre et une couleur. Elles s'appellent désormais SNCB Mobility, SNCB Europe, SNCB Technics et SNCB Logistics.

La marque SNCB, qui chapeaute l'ensemble des activités, reste au centre de l'identité.



x!

Tout changer tout de suite ?

La nouvelle identité visuelle ne doit pas être introduite tel un *Big bang*. Tout ne sera pas modifié du jour au lendemain. La SNCB a choisi un plan par phases.

Les publicités et les imprimés sont publiés désormais dans le nouveau style. De légères adaptations sont également apportées aux sites intranet et Internet de la SNCB.

Il s'agit par exemple d'une meilleure identification des guichets ou encore de l'installation de bornes d'assistance pour les personnes à mobilité réduite.

Les trains conserveront leur couleur actuelle. L'emblème *B* de couleur grise ainsi que les couleurs basiques des trains resteront inchangés. Étant donné que le renouvellement de notre parc n'est pas encore terminé, la SNCB ne veut pas apporter une énième modification alors que l'actuelle est encore en cours.

Au final, la valeur d'une marque est déterminée par le comportement de tous les collaborateurs: chacun est un ambassadeur influent. En partageant et respectant ces valeurs, chaque collaborateur de la SNCB affirme son professionnalisme. C'est ainsi qu'il peut tenir la promesse faite à nos clients, reprise dans le nouveau leitmotiv de l'entreprise: *Destination mieux!*

Projet Imago

La SNCB poursuit son habillage en gare

Après Saint-Nicolas et Ottignies, l'entreprise poursuit l'implémentation de son projet Imago.

En 2006, les voyageurs de Saint-Nicolas et d'Ottignies découvraient en primeur le nouveau style *maison* des gares SNCB (projet Imago), lancé par le designer Stefan Schöning. Ce relooking tout en sobriété s'étendra aux autres gares.

En quoi consiste cet habillage? Les panneaux lumineux installés au-dessus des guichets sont revêtus de blanc, et les appareils de vente automatique Vera sont enveloppés d'un encadrement blanc.

Ces nouvelles installations sont déjà placées depuis cet été à Mol, Genk, Anvers-Central, Arlon, Virotn, Libramont, Etterbeek, Waterloo, Hal, Tournai, La Louvière-Centre, Roulers, Waregem, Gant-Saint-Pierre,

Bruxelles-Luxembourg, Lokeren, Zottegem, Denderleeuw, Bruxelles-Central Hasselt, Liège-Palais, etc. Au total, 41 appareils Vera rhabillés.

"L'installation est progressive. Elle va se poursuivre par district. Le timing est lié à des adaptations techniques chez ICTRA", explique Michiel Vermesen, conseiller au sein de B-VN.2 Exploitation des gares. *"Ainsi, 41 autres appareils Vera vont être relookés d'ici le début 2010."*

"Quant aux écrans au-dessus des guichets, une trentaine d'équipements sont déjà installés depuis début septembre, notamment à Bornem, Temse, Londerzeel, Buggenhout, Liedekerke et Erembodegem".



Infrabel a investi un total de 210 millions d'Euros pour adapter Liège-Guillemins au trafic des TGV, et améliorer l'accès, l'accueil et l'information des voyageurs.

Liège-Guillemins

Infrabel modernise ses infrastructures à Liège

L'imposante structure de verre conçue par Santiago Calatrava accueille désormais nos clients à la gare de Liège-Guillemins. Cette œuvre abrite une infrastructure ferroviaire entièrement modernisée par Infrabel pour garantir un trafic fluide et un accueil de qualité pour tous les voyageurs.

La gare Calatrava est "la partie émergée d'un iceberg immense de technicité, de savoir-faire et d'avancées technologiques" qu'est le réseau de Lignes à Grande Vitesse belge. Ces mots de Luc Lallemand, administrateur délégué d'Infrabel, couvrent une réalité très concrète: le réseau de Lignes à Grande Vitesse représente pour Infrabel un investissement total de plus de 5 milliards d'Euros sur plus de 20 ans de chantiers aux quatre coins de la Belgique. Au sein de ce projet titanesque, la gare de Liège-Guillemins représente quant à elle pour Infrabel un investissement total de 210 millions d'euros: 85 millions pour l'aménage-

ment des quais et 125 millions pour la modernisation des infrastructures.

Améliorer la performance des infrastructures ferroviaires

Grâce à une profonde modernisation des infrastructures, les trains peuvent désormais entrer et sortir de la gare à une vitesse de 120 km/h au lieu de 60.

Afin de permettre l'augmentation de la vitesse et d'assurer la fluidité d'un trafic plus dense, les grils à l'entrée et à la sortie de la gare ont été entièrement reconstruits, avec assainissement et stabilisation des sols sous les voies. Les caténaires et ouvrages d'art (tunnel, ponts, murs de soutè-

nement, viaduc) ont également été rénovés tandis que la signalisation mécanique a été remplacée par des éléments adaptés au système EBP-PLP (système de signalisation informatisé à logique programmée), compatibles avec la nouvelle cabine de signalisation de haute technologie.

Veiller au confort du client

Infrabel gère les quais, l'éclairage, les abris, les accès aux quais (couloirs sous voies, passerelles, escalators et ascenseurs) ainsi que les moyens d'information destinés aux clients dans toute la gare. A Liège-Guillemins, tous les quais ont été équipés d'ascenseurs et de travlators (escalators adaptés aux personnes à mobilité réduite), ainsi que de dalles podotactiles permettant aux personnes malvoyantes de trouver leur chemin et d'afficheurs modernes. Les départs des trains sont annoncés par rétro projection sur les vitres de l'entrée principale de la gare, remplaçant le traditionnel afficheur digital. Dès 2011, les voyageurs seront accueillis en 4 langues grâce au système PIDAAS (projet destiné à automatiser les annonces sonores en gare et ainsi faciliter le travail des speakers).

infra-
structure



1

Événement



2



3



4



5

Liège-Guillemins, Gare à vous !

La nouvelle gare était belle et bien à la fête les 18, 19 et 20 septembre derniers. De l'inauguration officielle aux Portes-Ouvertes en passant par son ouverture aux premiers voyageurs... Pour elle, la vie peut commencer!

Vendredi 18 septembre: l'inauguration officielle

Avant la traditionnelle coupure de ruban, S.A.R. le Prince Philippe, venu en Thalys, a eu droit à une visite guidée des installations en compagnie de l'architecte Santiago Calatrava, des administrateurs délégués de nos 3 sociétés et de nombreuses autorités. Et la création haute en couleurs de Franco Dragone a conquis les 64.000 spectateurs massés sur l'Esplanade.

La couverture médias en chiffres:

- 12 h de direct radio
- 4 h de direct TV
- 415.000 téléspectateurs pour l'émission en direct de la RTBF *C'est du Belge* et 550.000 pour son JT.

WE des 19 et 20 septembre: portes-ouvertes

Le nouveau bijou liégeois était the place to be ! Ils ont été 50.000 curieux à fouler la pierre bleue et tous les recoins de la nouvelle Liège-Guillemins. Animations, stand de philatélie ferroviaire, sans compter le concert donné par 90 musiciens de l'Orchestre Philharmonique de Liège sur le quai n°1...

évènement



6



7

- 1 Coupure de ruban collective !
- 2 L'architecture de la gare se prête à merveille à la force créatrice d'un Franco Dragone
- 3 Les formes organiques du bâtiment prennent des couleurs tout au long du spectacle.
- 4 Une mise en scène empreinte de poésie et d'humanité
- 5 Et bien sûr, le feu d'artifice !

- 6 Le premier mariage de la nouvelle gare ! Gaëtan Herzet est accompagnateur de train au dépôt de Welkenraedt. Son épouse et lui ont choisi un écrin hors du commun pour immortaliser leur union.
- 7 Acteurs et visiteurs: à Liège, on est d'abord joyeux luron ! Avez-vous repéré les horaires qui s'affichent en transparence sur les vitres de l'entrée ?



**RailTime:
l'info vous
accompagne!**

RailTime
Votre info en direct du rail

www.railtime.be

Une initiative d'Infrabel, le gestionnaire du réseau ferroviaire belge.

Information clients

Rail

toute l'info

client

Affiches, pubs télé, insertions dans les journaux... En septembre, il était difficile de passer à côté du logo RailTime. En effet, Infrabel lançait une campagne pour familiariser le grand public avec RailTime: le portail de l'info-voyageurs pour le trafic ferroviaire. Connect revient sur les derniers développements de cet outil.

L'information aux voyageurs fait partie des 23 priorités stratégiques du plan BRIO2 d'Infrabel. Il s'agit d'offrir une information plus claire concernant le trafic ferroviaire, les horaires et les retards éventuels. Pour y parvenir, la direction Réseau d'Infrabel a mis en place un nouveau service *Information management*, qui compte une trentaine de personnes. Railtime est né de la collaboration entre ce service et le service général *Corporate & Public Affairs*.

**RailTime:
bien plus qu'un site web...**

RailTime n'est plus un concept inconnu.

En janvier et juin, les voyageurs ont eu l'occasion de faire connaissance avec le site *railtime.be*, un site web sur lequel chacun peut suivre le parcours de son train en temps réel. La campagne lancée en septembre a pour but de montrer que Railtime ne se limite pas au site *railtime.be*. RailTime, c'est aussi les écrans d'information, les annonces des speakers, les affiches jaunes, les horloges dans les gares, les Infos-Travaux, les panneaux de signalisation et enfin, l'information présente sur le télétexte. Où que vous soyez, l'info concernant le trafic ferroviaire vous accompagne, grâce à un grand éventail de canaux gratuits.

Une campagne haute en couleurs

Pour sa campagne de septembre, Infrabel a opté pour une *offensive publicitaire* ludique et à grande échelle. Trois thèmes ont été diffusés aussi bien sur des sites web d'information que dans les journaux les plus lus, dans les gares et les stations de métro et dans certains magazines. Deux

Time, en direct du rail



Les différentes affiches de la dernière campagne.

de ces thèmes ont fait l'objet d'une publicité diffusée sur les chaînes de télévision les plus connues. Le message était clair: RailTime, ce sont différents canaux accessibles partout, tout le temps.

Cette campagne a porté ses fruits: depuis son lancement, le nombre de visiteurs sur le site web a triplé ! De même, chaque mois, entre 80 et 90 réactions sont postées par les voyageurs sur le site web, et ce chiffre est en constante augmentation.

Les évolutions

Infrabel ne ménage pas ses efforts pour satisfaire au mieux les besoins des voyageurs en termes d'information sur le trafic ferroviaire et pour trouver la meilleure manière de les tenir informés. L'amélioration du contenu de RailTime est un processus continu, grâce aux questions, attentes et réactions des voyageurs sur le site web, à des sondages professionnels et un benchmarking, mais aussi grâce aux idées qui foisonnent en interne.

C'est ainsi que différentes adaptations ont fait leur apparition. Les affiches



Le saviez-vous?

L'un des *modèles* présents sur les affiches vous rappelle quelqu'un ? Pas d'erreur. Comme dans la campagne recrutement du Groupe, un collaborateur d'Infrabel a posé pour l'une des trois affiches, dans un look peu habituel. Qui reconnaît son collègue ? Les paris sont ouverts !

jaunes sont par exemple plus intuitives. L'information présente sur railtime.be a aussi été rendue accessible via GSM, smartphone et télétexte. Ce dernier canal était important pour toucher les gens qui ne disposent pas d'Internet. Une version remaniée du site a aussi été lancée, ainsi qu'un projet pilote de totems d'information dans les points d'arrêts non gardés.

Mais ce n'est pas tout. RailTime entend continuer à s'améliorer, tant en interne qu'en externe. Les perspectives d'avenir sont ambitieuses: devenir un ambassadeur d'Infrabel auprès des voyageurs.



Durant la modernisation, la cabine de conduite est démontée pour traiter et peindre les tâches de rouille.



Un Break modernisé et un non modernisé côte à côte.

Matériel voyageurs

Première AM Break

Depuis plusieurs années déjà, la SNCB consacre ses efforts à l'amélioration du confort de voyage de ses clients. Pour cela, elle a acquis du nouveau matériel moderne et modernise aussi son matériel existant. Après les voitures M4, les M5 à double niveau, c'est au tour des automotrices Break de subir un petit lifting.

Les 139 automotrices AM80-83 (plus connues sous le nom de Breaks) dataient déjà des années '80. Il était nécessaire de les moderniser. Le personnel de l'AC Malines a travaillé d'arrache-pied: la première rame est relookée. La SNCB a investi 216 millions d'euros dans cette modernisation exécutée à 100 % par les collaborateurs de l'atelier.

Priorité: les places assises

Durant la modernisation, la priorité a été d'offrir un confort satisfaisant les attentes actuelles, sans réduire le nombre de places assises.

"Le look seventies des Breaks ne répondait plus aux attentes de nos clients" explique Vincent Van Opstal, chef de projet chez B-TP 45. "Mais vu l'augmentation du nombre de voyageurs dans nos trains, il était essentiel que le nombre de sièges ne soit pas ou presque pas réduit par la modernisation". Et cela a réussi: une rame non modernisée compte 253 places, contre 248 dans une rame intérieurement relookée.

Mieux pour nos voyageurs

Les voyageurs apprécieront le confort amélioré. De nouvelles toilettes sont installées, fonctionnant en circuit fermé. Chaque compartiment est équipé d'un écran SIV et des prises de courant 220V sont prévues.

En première classe, la cloison centrale a été enlevée, ce qui génère le sentiment d'avoir plus d'espace. Cette cloison est une survivance de l'époque où existait un espace fumeurs.

A l'extérieur, les rames arborent la même teinte grise que le matériel moderne, comme les M5m et les M6 à deux étages.

Voyageurs moins mobiles

Les voyageurs moins mobiles ne sont pas oubliés. Dans la voiture intermédiaire, ils disposent d'un espace multifonctionnel avec des sièges rabattables qui permettent de libérer de la place pour les chaises, espace accessible via une porte intérieure automatique. La toilette proche est adaptée aux voyageurs en chaise roulante.

matériel



Un compartiment 1ère classe avant modernization



Un compartiment 2ème classe avant rénovation



Jimmy Quick, Peter Verhoeven et Vincent Van Opstal

modernisée



Un compartiment 1ère classe new look



Un compartiment 2ème classe, tout frais.

Les voyageurs avec leur vélo peuvent aussi prendre place dans l'espace multifonctionnel.

Rénovation et standardisation

“Pour réduire les coûts, de nombreux matériaux des anciennes Breaks ont été réutilisés dans la version modernisée” explique Jimmy Quick, responsable de projet à l'AT Malines. *“Les banquettes pour deux et trois personnes ont été recouvertes de neuf, les porte-bagages ont été relookés, etc.”*

Tout ne peut naturellement pas être récupéré: certaines pièces ont dû être achetées.

“Mais on a alors veillé autant que possible à standardiser” poursuit Jimmy Quick. *“Les sièges de première classe et le tissu qui les recouvre sont par exemple les mêmes que ceux qui sont utilisés dans les voitures M6 et les M5 modernisées. Les poubelles sont identiques à celles qui équipent les automotrices Cityrail, etc. Tout cela facilite l'entretien du matériel et permet de réduire les coûts de stockage des pièces de rechange”.*

Confort pour le personnel des trains

Le personnel des trains n'est pas oublié dans l'opération de rafraîchissement. Le poste de conduite est équipé d'airco, de nouveaux essuie-glaces et de toute une

série d'améliorations techniques qui rendront le job des conducteurs plus agréable. Le compartiment des accompagnateurs est pourvu d'un nouveau chauffage, d'une nouvelle installation sono et d'un look rafraîchi.

Timing

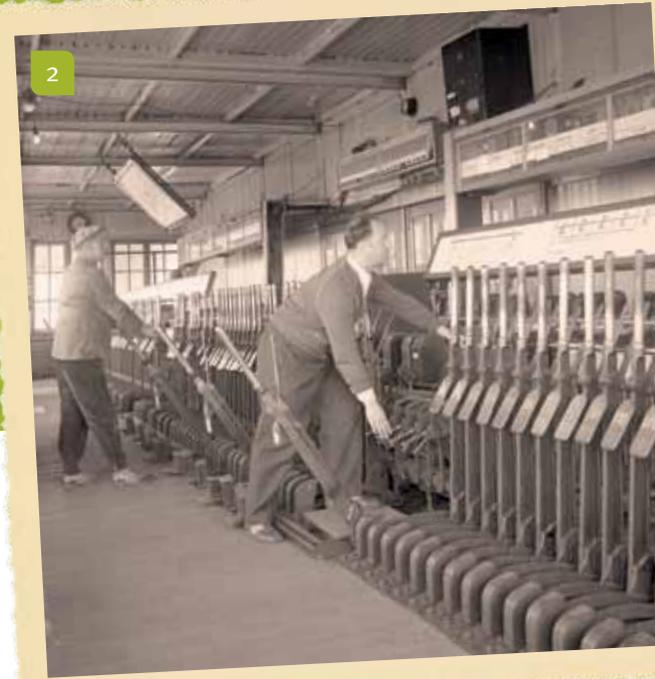
Quand verra-t-on les nouvelles Breaks modernisées sur nos lignes? *“Nous moderniserons de 16 à 24 Breaks par an. Cela signifie que les 139 automotrices seront relookées d'ici 2016”.*

Fiche technique AM 80-83:

- Surnom: Breaks
- Année de construction: 1980-1983
- Nombre de rames triples: 139
- Ateliers chargés de l'entretien: AT Hasselt, AT Merelbeke, AT Kinkempois
- Vitesse maximale: 160 km/h
- Originellement, les Breaks étaient des automotrices doubles. De 1991 à 1993, elles ont subi une première modernisation, au cours de laquelle une voiture a été ajoutée



1



2

Evolution des cabines de signalisation

Moins de manipulations pour

La commande des aiguillages et des signaux a connu bien des changements au fil du temps. D'une commande mécanique à une commande électronique, des possibilités toujours plus nombreuses sont apparues pour concentrer les cabines de signalisation.

L'une des grandes priorités figurant dans BRIO2, le plan stratégique d'Infrabel, concerne la concentration des cabines de signalisation. Il faut, d'ici 2014, moderniser et concentrer le plus possible les installations. Un objectif qui contribue d'abord à améliorer la sécurité, mais qui implique également moins de coûts d'entretien des bâtiments, plus d'efficacité et de bien-être pour le personnel, des installations plus fiables et par conséquent une meilleure ponctualité.

Comment cela fonctionnait-il auparavant? Un bref aperçu historique de la commande des signaux et des aiguillages montre que nous avons déjà parcouru un long chemin. Un chemin qui illustre particulièrement bien le miracle de la technologie.

Un p'tit drapeau et une lanterne

En 1835, le premier train circulait sur le continent européen. Il n'était pas encore question de cabines de signalisation. Les signaux étaient donnés par un signaleur ambulant qui, au moyen de drapeaux, de lanternes et de signaux acoustiques, donnait des instructions au machiniste. Les aiguillages étaient commandés sur place à l'aide d'un levier (photo 1).

Plus tard, on a regroupé plusieurs leviers de façon à commander plusieurs aiguillages depuis un seul et même endroit. Le premier télégraphe en code morse a fait son apparition dès 1855, permettant d'établir des communications télégraphiques entre les gares et de commander les aiguillages à distance.

Il n'y avait pas encore, à ce moment, de connexion directe entre les signaux et les aiguillages. Cette connexion n'est arrivée qu'à l'étape suivante et a mené à une nette amélioration de la sécurité. A cette époque sont apparues les cabines de signalisation. Certes encore très éloignées de celles que l'on connaît aujourd'hui (photo 2). Il s'agissait de cabines mécaniques dans lesquelles les aiguillages et les signaux étaient commandés à l'aide de leviers via des transmissions rigides ou funiculaires, sur une distance maximale de 400 mètres.

Electricité à tous les étages

Le début du 20^e siècle inaugure une nouvelle ère: celle de l'électricité. Le courant fort, la dynamo, le transformateur et le téléphone permettent, chacun à sa façon, de réaliser de nouvelles avancées. Les cabines mécaniques sont remplacées par leur variante électrique. Dès ce moment, on utilise des manettes à la place des anciens leviers (photo 4). La commande des aiguillages est soudain plus facile. La distance moyenne entre deux cabines de signalisation atteint désormais 3 kilomètres environ sur les principales lignes.

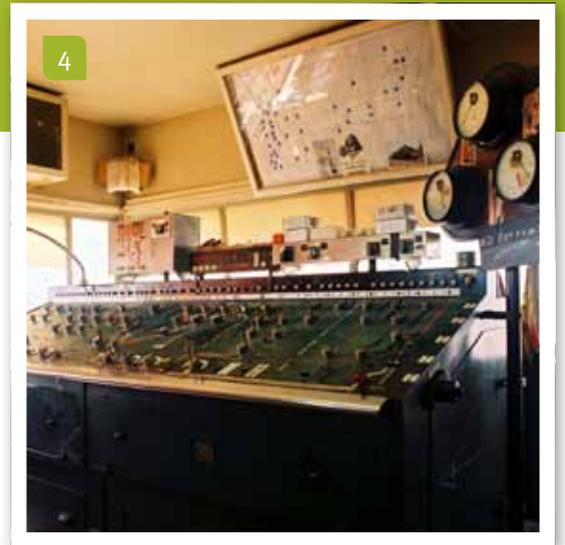


plus de Sécurité

Aux alentours de 1950, les cabines tout-relais font leur apparition. Les commandes s'exécutent au moyen de boutons-poussoirs, permettant au passage la disparition de quelques manipulations (photo 3). Cette innovation simplifie considérablement la commande des aiguillages. Le rayon d'action s'en trouve nettement élargi, ce qui permet une nouvelle concentration des cabines. La commande à distance, pour commander plusieurs cabines de signalisation à partir d'une seule grande cabine, contribue également à cette centralisation.

La souris investit le 21^{ème} siècle

Dans les années 90, l'électronique réalise sa grande percée. Elle vient à point nommé pour permettre le développement des postes de signalisation électroniques (EBP). Désormais, tant le tableau de contrôle optique que les pupitres de commande ou l'armoire des clés de secours sont intégrés dans un seul ordinateur. Une innovation qui facilite encore énormément la commande de la signalisation et des dispositifs de sécurité. La portée potentielle étant à présent illimitée, le nombre de cabines de signalisation peut à nouveau baisser (photo 5).



Au cours des années, les signaleurs, jadis exposés aux caprices de la météo, ont intégré des cabines sûres et de plus en plus ergonomiques. L'objectif principal à travers l'histoire a toujours été de viser une coordination optimale de la commande des aiguillages et des signaux, pour assurer un trafic ferroviaire sûr et ponctuel. Les innovations successives ont toujours conduit à la réduction des étapes manuelles intermé-

diaires, à une amélioration des conditions de travail et à l'élargissement du rayon d'action, tout en renforçant la sécurité. Aujourd'hui le processus de concentration des cabines se poursuit. Le 1^{er} janvier 2005, le réseau ferroviaire belge comptait encore 368 cabines de signalisation. D'ici 2014, notre réseau ne comptera plus que 31 cabines permanentes et 11 cabines commandées à distance.





Prenez une voiture d'épandage composée d'une salle de commande, une salle des pompes et dotée d'un groupe électrogène, une voiture comprenant des facilités pour le personnel, 2 wagons citernes pleins d'eau, et 2 locomotives Infrabel, et vous obtiendrez un train de dés-herbage prêt à travailler à 60 km/h avec une autonomie de 3 à 4 jours !

3 questions à Jean-Pierre Deforêt, ingénieur au service Voies d'Infrabel

Désherbage des voies Plus respectueux de l'environnement

techno-
logie

La seconde phase de la campagne annuelle de désherbage des voies menée par Infrabel s'est achevée il y a peu. Cet aspect de l'entretien des voies essentiel pour la sécurité est facilité et rationalisé depuis 2008 par l'usage d'un train équipé des technologies les plus modernes: pour un désherbage plus écologique et économique !

Le désherbage des voies et des accès est essentiel pour assurer la sécurité du personnel et celle du trafic. Pour réaliser la prouesse de désherber 5.500 km de voies en l'espace de 36 jours, Infrabel loue depuis 2008 les services d'un train de désherbage de troisième généra-

tion équipé d'un système automatique de détection de la végétation.

Ce train travaille à une vitesse de 60 km/h, ce qui permet de traiter les lignes principales en journée sans perturber le trafic ferroviaire. Une caméra placée sur la locomotive de tête détecte les zones envahies par la végétation. Les informations recueillies sont transmises à un ordinateur qui régule le débit des produits et sélectionne automatiquement la portion de voie à traiter.

L'usage de ce train a ainsi fait économiser à Infrabel pas moins de 30 % de produit herbicide par rapport aux trains précédents. Un bonus non négligeable pour l'environnement.

La caméra opto-électronique placée sur la locomotive de tête utilise une technologie développée par la NASA.



Pourquoi faut-il désherber les voies ?

C'est une question de sécurité: une prolifération de la végétation peut entraver le fonctionnement des signaux et des aiguillages, perturber le freinage et l'accélération des trains, endommager les installations techniques, ou encore entraîner des risques d'incendie en été. De plus, il est essentiel d'assurer l'accès aux zones refuges pour le personnel.

Est-ce bien écologiquement correct ?

Les méthodes alternatives comme le désherbage thermique, le traitement par rayonnement, etc. sont plus lourdes à mettre en œuvre, bien plus onéreuses, moins durables et surtout très énergivores. L'épandage raisonné des herbicides reste donc une solution d'avenir.

Les acteurs de terrain ont parfois l'impression que les épandages sont devenus moins efficaces. Qu'en pensez-vous ?

Les produits utilisés jadis présentaient une action plus radicale, mais les risques pour l'environnement étant importants, ces produits ont été retirés du marché. En tant que société engagée pour le développement durable, Infrabel a également revu ses objectifs. C'est ici que la technologie vient à notre secours, ce nouveau train constituant un excellent compromis entre efficacité et respect de l'environnement, surtout en tenant compte de la variable météorologique et de la difficulté de s'insérer de jour dans un trafic complexe en constante augmentation.



Ready for mobile services.



“

ICTRA et Syntigo sont prêts pour assister leurs clients dans les 10 prochaines années

Technologies

ICTRA, Syntigo: toujours prêts!

Au Technology Day'09, ICTRA et Syntigo ont démontré qu'ils sont les pros en technologies d'aujourd'hui et de demain. Tour d'horizon des derniers outils qui en jettent !

techno-
logie

Le 24 septembre dernier, ICTRA et Syntigo ont convié leurs clients à 8 démos portant sur l'optimisation de l'information au voyageur, la centralisation des données et la standardisation des processus. Le top pour anticiper l'évolution du marché. Voici 4 offres très utiles pour de nombreux collaborateurs.

Ines, le logiciel

La paperasse, c'est fini ! Les techniciens de l'entretien de l'infrastructure tapent désormais leurs rapports sur pc, même sur place juste après l'intervention. Avec des infos centralisées, Ines est un must pour offrir des statistiques en temps réel.

It's Magic

Pour mieux répondre aux questions des voyageurs, les sous-chefs de gare utilisent depuis peu Magic (Mobile Assistance for

General Information to Customers). Ce mini-ordinateur livre une foule d'infos en temps réel et se connecte sur Passengersweb, Atlas, Porta... Utile, non ?

ECM, la classe !

On occupe en moyenne 32% du temps à classer et retrouver des docs papier ou sur pc. Avec parfois la question: est-ce bien la dernière version ? Heureusement, il y a ECM (Enterprises Content Management) pour gérer, consulter, catégoriser et partager efficacement les documents cruciaux. Avec la garantie de sécuriser les infos confidentielles.

GeoRamses, mieux que googlemap...

Où se trouve le passage à niveau L-50A-39 ? Il y a rarement une image de la géographie environnante sur les plans. Avec GeoRamses, la position géographique des

éléments d'infrastructure est visualisée sur carte et sur gps. Vite localisés, on peut y intervenir plus vite et mieux en cas d'incident. Ajouter des photos aériennes ? ICTRA is ready.





Première mission des brigades B For You: l'assistance aux PMR



L'aide aux PMR prendra de plus en plus d'importance dans le quotidien des agents B For You.

talent

90 PMR en une fois

En septembre dernier, la brigade de Namur a été mise à contribution: un voyage spécial à destination de Lourdes était organisé pour 90 personnes à mobilité réduite. Départ le 8, retour le 15. *“Nous avons mobilisé deux rampes d'accès. Le train est resté à quai 55 minutes. Tout s'est bien passé: nous avons d'ailleurs reçu les remerciements de l'organisateur qui prévoit déjà de remettre cela l'année prochaine”* raconte Christian Cravatte.

B For You

Au service des

Il y a un an, la SNCB mettait en place les équipes B For You, chargées notamment de l'aide aux personnes à mobilité réduite dans les gares.

Depuis le 1^{er} novembre 2008, les clients PMR bénéficient dans 103 gares d'un accompagnement du premier au dernier train, 7 jours sur 7, moyennant la réservation 24 heures à l'avance auprès du Call Center ou via le site www.sncb.be. En juin dernier, 10 nouvelles gares se sont ajoutées.

Après un an d'existence, il nous semblait utile de venir voir comment ce nouveau service se met en place.

Petite visite à Namur

Christian Cravatte, chef de zone VN.2 à Namur explique: *“Les brigades B For You, ont trois missions: la première, prioritaire pour nous, l'assistance aux PMR. La deuxième mission, c'est la reprise du nettoyage dans les installations de la SNCB. La troisième, ce sont les petits travaux d'en-*

retien et de réparation dans les gares”.

Christian Cravatte poursuit: *“Dans la zone de Namur, nous comptons deux brigades, une à Namur même, l'autre à Ottignies. Dans chacune, les agents travaillent par équipes de deux et cela 7 jours sur 7”.*

Jean Chavée et Marc Rodric, agents clientèle principaux de la brigade de Namur racontent: *“Du lundi au vendredi, sur les 3 pauses, nous effectuons du nettoyage dans les installations de la SNCB, sans négliger bien sûr l'aide aux PMR. Par exemple, nous nettoyons les salles d'attente des gares de Dinant, Ciney et Andenne pendant la nuit: c'est plus efficace. Nous nous occupons des petits travaux spécifiques (comme les réparations, les peintures, le bricolage, etc.) plutôt le week-end. A cela s'ajoute parfois la canalisation et l'information des voyageurs, comme au point d'arrêt d'Anseremme l'été. Les fans du kayak y sont très nombreux. Nous comptons alors jusqu'à plus de mille voyageurs par train”.*

Deux grades

“Pour les brigades B For You, deux nouveaux grades ont été créés” rapporte Jacques Fourny, chef du service VN.2 Exploitation des gares. *“Il s'agit des assistants clientèle et assistants clientèle principaux. La différence entre ces deux catégories d'agents réside essentiellement dans l'attribution*



Les équipes B For You sont aussi chargées du nettoyage dans les locaux de la SNCB, ici derrière les guichets de la gare d'Andenne.



Des agents, dont deux agents de la brigade de Namur, ont suivi les cours prodigués par Bruxelles Formation, ici en maçonnerie.

PMR

des tâches: les assistants clientèle principaux doivent pouvoir intervenir dans le service des manœuvres: accouplement et désaccouplement des rames, formation des trains, essais des freins, etc.”.

Gares PMR

Dans la région de Namur, 8 gares proposent l'assistance aux PMR: Namur et Ottignies, bien sûr, mais aussi Dinant, Ciney, Andenne, Jambes, Gembloux et Louvain-la-neuve.

“Pour assurer notre mission d'aide aux

PMR, nous disposons d'une camionnette: les agents peuvent ainsi aisément se déplacer vers les gares pour aller y porter assistance à la personne moins mobile qui a réservé l'intervention la veille” commente Christian Cravatte.

Outils et formations

“Pour l'heure, les petits travaux de réparation sont limités car nous ne disposons pas encore de tout le matériel nécessaire pour les effectuer. Les outils sont en distribution

actuellement” continue Christian Cravatte. *“Les formations sont également en cours. Ainsi, deux agents de la brigade de Namur viennent de suivre les cours prodigués par Bruxelles Formation. Ils y auront acquis des rudiments de soudure, d'électricité, de plomberie et de maçonnerie, par exemple”.*

Petite remarque importante pour finir: l'assistance aux personnes à mobilité réduite, tâche prioritaire de ces brigades, est amenée à prendre progressivement plus d'importance dans leur quotidien.

Plus de rampes d'accès

La SNCB poursuit actuellement sa campagne d'équipement et de remplacement des rampes d'accès aux trains.

“Le type de rampe fournie aux gares dépend de la hauteur et de la largeur de leurs quais” décrit Michiel Vermesen, conseiller au sein de B-VN.2 Exploitation des gares. *“Globalement, sur les quais hauts et larges on utilise des passerelles pliantes et portables. Si les quais sont hauts et étroits, on emploie plutôt des chariots sur les-*

quels des passerelles métalliques sont montées. Les quais bas sont, eux, équipés de lift sur roulettes, que l'on fait monter ou descendre grâce à une pompe hydraulique actionnée par le pied”.

Au total, 221 rampes sont déjà en service et 58 nouvelles seront livrées d'ici le début de 2010.

A noter encore que Voyageurs National va tester prochainement un appareil destiné à faciliter la montée et la descente d'escaliers par des personnes en chaise roulante.



221 rampes sont déjà en service et 58 nouvelles seront livrées d'ici le début de 2010.



Au sein du service Central Support, une équipe est chargée de la gestion des bâtiments et terrains de la SNCB, et de la fourniture d'équipements comme les uniformes, le mobilier, les imprimantes et fax, et des services tels que le nettoyage ou l'enlèvement des déchets.

Le service Central Support (B-CS) est chargé des ressources humaines et des formalités d'achats pour l'ensemble de la SNCB, du matériel roulant aux équipements de bureau.

Au sein de Central Support, le service d'appui B-CS.13 assure d'autres missions, moins connues.

Bâtiments et terrains

Yves 't Jampens, responsable de B-CS.13, raconte: *"On le sait peu, mais la SNCB possède des terrains et plus de 400 bâtiments répartis sur le territoire belge. Il s'agit par exemple de bâtiments d'ateliers"*.

En collaboration avec les différentes directions de la SNCB, B-CS intervient dans

Immeubles, véhicules, uniformes... **Gestion centralisée**

la gestion de l'entretien et des investissements pour ces bâtiments. L'étude et le suivi des travaux de moyenne importance sont gérés par B-CS.132.

Steven De Borger, qui au sein de B-CS.132 gère l'équipe Bâtiments et terrains, explique: *"Les travaux sont toujours menés sur le budget de la direction qui demande les travaux"*.

B-CS.132 assure la coordination des travaux dans les bâtiments et sur les terrains appartenant à la SNCB. Les études, elles, sont exécutées par le service Bâtiments & Terrains même, par TUC-Rail, Eurostation ou la direction Stations (ex-Patrimoine) de la SNCB-Holding, ou par un bureau d'études extérieur.

"Les 177 gares exploitées par la SNCB (en dehors donc des 37 grandes gares gérées de la SNCB-Holding) sont en réalité louées à la SNCB-Holding. C'est aussi le cas des immeubles de direction" explique encore Steven De Borger.

B-CS.132 gère aussi les contrats de location des bâtiments privés et l'aménagement des espaces loués.

Mobilier

Le service d'appui de B-CS est aussi chargé de toute une série de services tels le mo-

bilier, les fournitures de bureau, les véhicules, les uniformes, etc.

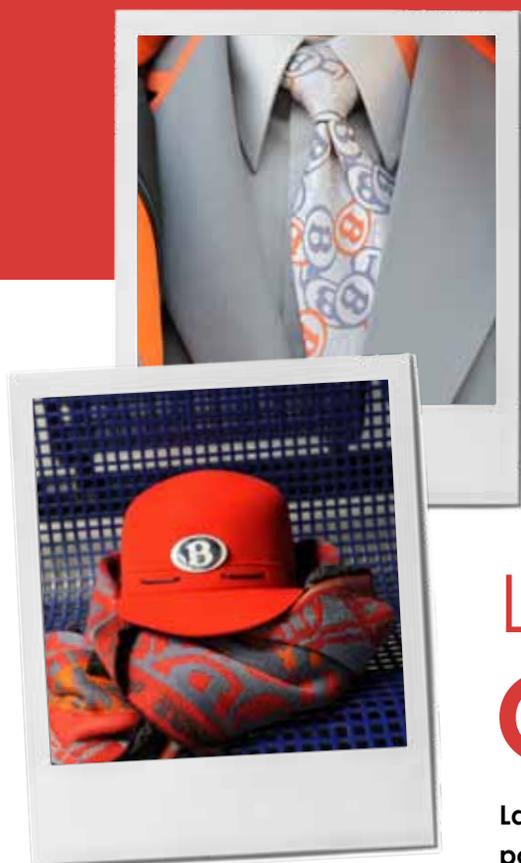
En matière de mobilier, c'est à B-CS.131 qu'incombe le choix et l'achat de meubles de bureau. *"Nous suivons les nouvelles tendances en mobilier et en agencement de l'espace de travail, et nous les appliquons quand il y a une demande, par exemple les espaces ouverts"* explique Lieve Van Mello, responsable du Facility management à B-CS.131.

C'est aussi son équipe qui règle les déménagements selon les souhaits du client interne.

Uniformes

B-CS.131 gère également les achats des uniformes et la gestion des déchets (la conclusion des nouveaux contrats, le ramassage sélectif, l'application de la réglementation environnementale). La gestion du parc automobile est aussi dans ses attributions. La SNCB en possède près de 300. Cela va du camion à la voiture pour les commerciaux. L'équipe coordonne l'achat et l'entretien des véhicules.

Enfin, B-CS.131 est responsable de l'achat des fax et photocopieurs. La politique est aujourd'hui d'opter pour des machines multifonctionnelles.



La SNCB s'habille en **Olivier Strelli**

La SNCB opte résolument pour le changement, également par l'uniforme des accompagnateurs de train, les sous-chefs de gare et le personnel de vente. Olivier Strelli y a veillé.

En 2008, la SNCB a entamé la procédure d'achat de nouveaux uniformes pour les accompagnateurs de train, le personnel de vente et le personnel de quai (New Passengers).

Après une première sélection, trois propositions ont été retenues. Ce fut ensuite au tour du personnel: quel uniforme trouvait-il le plus élégant et le plus agréable à porter? Une série de jurys internes et des clients ont aussi consultés. Et le vainqueur fut... Olivier Strelli!

Tests

Avant la signature du contrat, des tests sont encore organisés cet automne. "L'avis des

différents groupes qui devront porter cet uniforme est pour nous très important" dit Isabelle Martens, responsable du dossier au sein de B-CS. 22 agents (14 accompagnateurs, 6 sous-chefs de gare et 2 agents des guichets) ont été sélectionnés. Ils testeront le confort et l'aspect pratique des nouveaux uniformes pendant trois mois. "Un accompagnateur pourra par exemple signaler que la poche intérieure des nouveaux manteaux n'est pas assez profonde pour y conserver certains formulaires. Ou que l'entretien d'une certaine pièce de l'habillement n'est pas aussi facile qu'attendu" ajoute Isabelle Martens. "Chaque pièce de l'uniforme sera ainsi examinée".

Quand ?

Si ces tests se déroulent bien et qu'aucune adaptation importante n'est nécessaire, le processus de production commencera. Et après? Tous les collaborateurs concernés seront invités pour qu'on puisse prendre leurs mesures. Ensuite débutera la production de toutes les pièces, puis la distribution.

Les uniformes arriveront au premier semestre de 2010.

nous



L'escrime au sabre – à la japonaise !

Avec le shinai en mains...

NOUS

Lorsqu'on utilise l'expression *sports de combat*, la plupart d'entre nous pensent surtout au judo ou au karate. Un autre sport moins connu relève de cette catégorie: le kendo, combat au sabre japonais. Jimmy De Backer en est un fervent adepte. Il nous en livre les secrets.

L'imagination de chacun va pouvoir s'emballer. Au kendo, on voit le sportif équipé d'impressionnantes protections, le sabre à la main, prêt-à-porter à l'adversaire un coup qui sera décisif. Mais dans ce sport de combat japonais (littéralement la Voie du Sabre), on ne se contente pas de croiser des armes blanches: il s'agit d'un exercice d'autodiscipline.

Le kendo et la richesse de son histoire

"Le terme kendo est mentionné pour la première fois en 1912" raconte Jimmy De Backer, responsable des formations bureautiques à train@rail. "Ce sport vient en droite ligne de la tradition samouraï du Japon féodal. Dans ce pays, c'est le sport le plus pratiqué; dans le reste du monde, on compte encore plus ou moins un million de kendokas".

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, ce sport a été interdit quelque temps

par l'occupant américain, mais dès 1952, le kendo a pu se réimplanter.

Un chevalier harnaché ?

"C'est surtout l'équipement qui m'a attiré" précise Jimmy. "Chaque kendoka porte un long pantalon-jupe (hakama) assorti d'une veste (keikogi). On porte en outre un tare, une protection de la région lombaire, sur lequel figurent notre nom et le nom de notre club, à l'occidentale et à la japonaise".

"Vient ensuite le do, un plastron de bambou. Nous portons des gants (kote) ainsi qu'un casque (men) qui se compose d'une grille métallique pour le visage et d'une protection pour la gorge et les épaules. Enfin, le sabre (shinai) se compose de quatre lattes de bambou". C'est ainsi que s'habille Jimmy, troisième dan; le plus haut grade est le huitième, mais vous n'en trouverez pas en Belgique.

Et pour les profanes parmi nous: quelle est la grande différence avec l'escrime telle qu'on la pratique ici? "Le kendo est en fait

issu d'un véritable combat au sabre, alors que l'escrime n'a jamais été un combat" nous confie Jimmy, non sans fierté. "En escrime, il suffit de toucher l'adversaire. En kendo, pour qu'un coup soit valable, il doit non seulement être exécuté correctement, mais aussi être assorti d'un cri (pour exprimer son ki, sa force intérieure) et d'une frappe de pied au sol. C'est la raison pour laquelle chaque combat requiert la présence de trois arbitres".

Dangereux le kendo ?

Tout cela semble bien compliqué... et un tantinet dangereux, non? "Pas du tout" répond Jimmy. "C'est un sport pour tous. Les hommes et les femmes combattent ensemble. Les enfants pratiquent ce sport dès l'âge de 7 ans. Le kendo constitue selon moi la soupape de sécurité par excellence, une façon de ne faire qu'un avec soi-même. Votre adversaire n'est en fait que le reflet de votre propre personne et en vous battant avec vous-même, vous n'en devenez que meilleur".

En savoir davantage sur ce sport intéressant ? Surfez sur le site www.abkf.be de All Belgium Kendo Federation.



Anvers-Central

dans toute sa splendeur

Vendredi 25 septembre, sacrée date: Anvers-Central a mis le point final à sa longue période de mutation. Un Prince Philippe enthousiaste a parcouru la gare, piloté par Janie Haek, patron du Holding SNCB, et Patrick Janssens, bourgmestre de la métropole. Derrière eux, une foule de curieux et d'Anversois heureux de redécouvrir leur superbe gare.

Le premier roman de gare écrit vraiment dans une gare a été imprimé sur place. Invités et badauds ont pu le faire signer par les auteurs.

Les photos en disent bien plus.

évènement





LIGNE 36

Un meilleur accueil des voyageurs entre Bruxelles et Louvain

Infrabel travaille avec la SNCB-Holding à la rénovation de cinq arrêts de train et de deux gares sur la ligne Bruxelles Louvain.

En collaboration avec la SNCB-Holding, Infrabel rénove les infrastructures d'accueil de cinq *points d'arrêt non gardés* et deux gares sur la ligne entre Bruxelles et Louvain. Les chantiers sont déjà en cours à Diegem, Zaventem, Nossegem, Kortenberg, Erps-Kwerps et Herent. A Veltem, les travaux doivent encore commencer.

Ces haltes seront dotées de quais modernes et confortables et de toutes les facilités nécessaires aux voyageurs. Ainsi, les nouveaux quais en dur seront recouverts de briques et de dalles podotactiles pour les malvoyants; un abri fermé et chauffé sera disponible sur chaque quai ainsi qu'une zone couverte d'une cinquantaine de mètres près des escaliers de l'entrée principale. Zaventem, Kortenberg en Herent seront également munies d'ascenseurs vers les quais. Elles bénéficieront, avec la halte de Diegem, d'une *glazed box*: un grand parking vélo couvert et vitré.

Les travaux sont chapeautés par TUC RAIL en concertation avec Eurostation. La fin des aménagements est prévue pour avril 2010.

Ce projet coïncide avec celui du RER, qui augmentera la capacité des principaux axes ferroviaires et la mobilité dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles d'ici 2016.

brèves

TGV Bruxelles-France

Nouvel intérieur dessiné par Christian Lacroix

Depuis le 1^{er} juillet, les rames TGV qui relient Bruxelles aux quatre coins de la France proposent un nouvel intérieur conçu par Christian Lacroix.

Le TGV relie la Belgique à la France depuis 1995 déjà. Depuis lors, 30 destinations françaises sont desservies depuis Bruxelles. Quelque 1.100.000 voyageurs en ont profité en 2008.

Pour améliorer le confort offert, la SNCF a fait appel au couturier et designer Christian Lacroix pour relooker ses TGV.

Point central de la rénovation, le siège signé Christian

Lacroix se caractérise par la douceur des formes et la chaleur des couleurs. Entre chaque siège, un mât central génère un sentiment d'intimité.

Les autres améliorations du confort sont notamment: 7 cm de plus entre les sièges en 2^{ème} classe, un repose-pieds en 1^{ère} et en 2^{ème} classe, prise de courant individuelle en 1^{ère} classe, liseuse personnelle,



Le Staf Honee Express

Le 17 juillet, un train historique à vapeur a quitté Malines à destination de Spontin. La raison d'être de ce train spécial: le départ en pension de Staf Honee, ingénieur industriel de l'atelier central de Malines. A bord, se trouvaient les nombreux invités venus de l'ensemble du groupe SNCB.





Cargo

Du verre pour la Tchèque en train

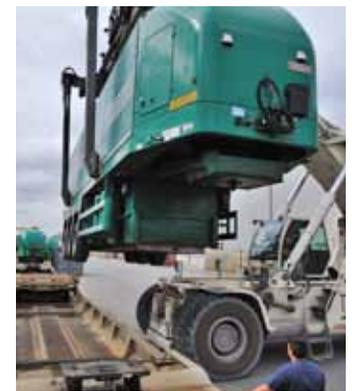
IFB, filiale du B Cargo Group spécialisée en solutions logistiques, a mis en place un trafic de verre de Charleroi à destination de la Tchèque.

IFB a mis en place depuis septembre dernier un nouveau trafic du Dry Port de Charleroi destiné à la République Tchèque.

Il s'agit d'un transport de verre pour la firme AGC Flat Glass Europe depuis le terminal situé à Montignies-sur-Sambre. De là part chaque semaine un train complet de 16 wagons de type Twin, chargés chacun de 2 remorques spécialisées dans le transport de verre, soit au total 32 remorques. La destination est Dresden, en Allemagne, d'où les remorques sont convoyées par camion vers la Tchèque.

"Ce trafic passait auparavant intégralement par la route" commente Ghislain Bartholomé,

Operations Manager Intermodal chez IFB. Sous la houlette de Cobra, filiale de production commune de la SNCB et de DB Schenker Rail, la traction est assurée par B-Cargo jusqu'à Aix Ovest et par DB Schenker Rail ensuite.



meilleur confort de la tête, etc.

Les nouvelles rames veulent être adaptées aux besoins de chacun. Des espaces réservés aux familles et aux voyageurs à mobilité réduite ont été imaginés. Les espaces familles proposent des tables escamotables, des sièges à assise relevable, des tablettes habillées en plateaux de jeux de société. Les espaces pour les utilis-

teurs de fauteuils roulants sont plus spacieux, avec place prévue pour le fauteuil et siège pour un accompagnant.

Les voyageurs d'affaires ne sont pas oubliés. Des espaces de communication sont prévus dans chaque rame avec prises de courant, table et banquettes. Les clients disposent même d'un lieu privilégié pour leurs conversations téléphoniques.

Diabolo Le tunnelier Niña s'est mis au travail



Infrabel poursuit activement les travaux pour la construction du Diabolo, la liaison qui permettra de désenclaver le nord de l'aéroport de Zaventem. Le 5 septembre dernier, le tunnelier Niña a entamé le forage du deuxième pertuis, qui devrait se terminer à la mi-novembre.

On met les bouchées doubles pour réaliser le projet Diabolo. Fin juillet, le tunnelier Danté terminait le forage du premier des deux pertuis situé sous les pistes d'atterrissage et de décollage de Brussels Airport.

Depuis lors, Niña, la *petite soeur* de Danté, a commencé à creuser le second pertuis, parallèle au premier.

Ces deux pertuis, de 8 m de diamètre chacun, sont forés du

nord au sud, depuis la berme centrale de l'E19 jusqu'au terminal A de l'aéroport. Tout comme son *grand frère*, Niña creusera également une distance moyenne de 15 mètres par jour, sur un trajet total de 1.070 m. Ce deuxième pertuis sera achevé à la mi-novembre.

Mi-2012, Infrabel mettra le Diabolo à la disposition des opérateurs.

À GAGNER:
10 X
100 LITRES
DE MAZOUT!

Q8  **Calpam**
m a z o u t

100 litres de HiQ Mazout gratuits

Q8 Calpam présente ainsi les avantages de son produit HiQ Mazout. Meilleur rendement, grâce à une combustion plus propre et efficace; une consommation réduite, jusqu'à 7%, donc moins de frais de chauffage. Préservation de l'environnement grâce à la diminution sensible des émissions de suies et de CO₂. Protection du réservoir et brûleur; moins de frais d'entretien et réparations; rallongement de la durée de vie de l'installation. Plus de confort grâce à une odeur agréable et fraîche

Avec Rail Facilities, Q8 Calpam offre à 10 gagnants 100 litres de mazout gratuits. Les gagnants seront tirés au sort parmi les participants ayant correctement répondu. Ils recevront une lettre les invitant à passer une commande de HiQ Mazout avec la réduction accordée à Rail Facilities. Ils se verront alors facturer la quantité livrée moins la valeur de 100 litres de HiQ Mazout.

 **HiQ Mazout**
PRODUIT DE HAUTE QUALITÉ



Concours Q8 Calpam

Talon à envoyer à:

Connect

concours Calpam

H-CO.001

Section 26/2

Nom: _____

Prénom: _____

Numéro d'identification: _____

Adresse administrative: _____

Répondez à la question suivante:

Jusqu'à quel pourcentage d'économie pouvez-vous réduire votre consommation de mazout de chauffage grâce au HiQ Mazout ?

5%

15%

7%

9%

