

59connect

Magazine du personnel du groupe SNCB **OCTOBRE 2010**



Les nouveaux uniformes entrent en gare

LE PIU expliqué aux responsables locaux
GAND A REDORÉ ses sgraffites
UNE AIDE POUR GÉRER les situations conflictuelles

INFRABEL
light & train

HOLDING

SNCB

connect

dans ce numéro



l'avenir du fret



planète en péril



le soleil est là

175 ANS

- 3 Souvenirs marquants

sécurité

- 10 70 AM doubles équipées à Stockem
11 Incidents, accidents... que faire ?

clients

- 12 Infrabel lance RailTime by Phone
13 Sécurité, productivité et qualité à l'honneur

gares

- 6 Gand-Saint-Pierre, haute en couleurs !
8 Bruxelles plus *centrale* que jamais

outils

- 22 Encore plus vite sur place
23 Bien plus qu'un gadget !

énergie

- 18 Infrabel construit le tunnel du soleil

évènement

- 7 Happy Birthday Liège-Guillemins
16 SOS Planet à Liège-Guillemins
5 Un convoi particulier
19 Infrabel a ouvert ses portes

recrutement

- 17 Soyez ambassadeur du Groupe

nous

- 20 9 jeunes aux guichets
5 Journée de l'Accompagnateur de train
4 Une formation à la diversité
14 Les nouveaux uniformes sont là !

loisirs

- 5 B-Art s'expose en décembre
21 Un accompagnateur triathlète

INFRABEL
Infrabel 100% Public



MEMBRE DE **ABCi**

LE PAPIER DE CONNECT
RESPECTE L'ENVIRONNEMENT



EDITÉ POUR LE GROUPE PAR SNCB
HOLDING AVEC: Jean-Pierre Vantighem,
Barbara Boumans, Sara Decelle,
Annelies De Keyser, Caroline De Lille,
Aline Foucart, Romina Keller, Alain-

Pierre Meeus, Vanessa Vandenbruwaene et
Barbara Verwilligen

PHOTOS Leo Goossenaarts, Denis Moinil
MISE EN PAGE 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

Souvenirs marquants



Records de vitesse

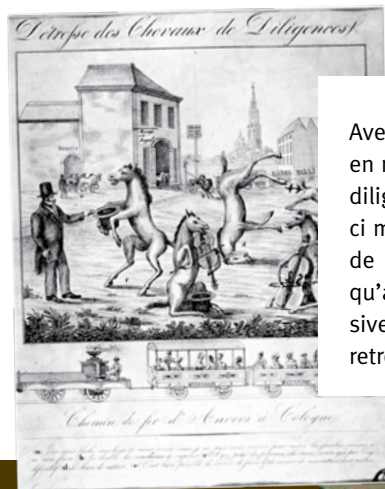
En 1939, l'Atlantic, la puissante locomotive de type 12, fabriquée en Belgique, a établi un record de vitesse pour les locomotives à vapeur. Elle a parcouru le trajet Bruxelles-Ostende en 57 minutes, à une vitesse moyenne de 121 km/h. L'Atlantic a atteint une vitesse maximale de 165 km/h.

Le train de voyageurs le plus long !

Le 27 avril 1991, la SNCB a battu le record du train de voyageurs le plus long au monde. La locomotive 2711 a tiré 70 voitures de Gand à Ostende. Ce train spécial mesurait 1.773 mètres et pesait 2.849 tonnes. La 2711 a parcouru le trajet de 62,5 km en 1 h 11 min et 5 sec. Avec cette tentative menée au profit de la campagne *Kom op tegen Kanker* (Luttons contre le cancer), la SNCB a battu le record établi en 1989 par nos collègues néerlandais avec un train de 60 voitures.



En 1948, le réseau de la SNCB s'étend sur 5.034 km de lignes et est le réseau le plus dense au monde. Aujourd'hui, le réseau a une longueur de 3.578 km.



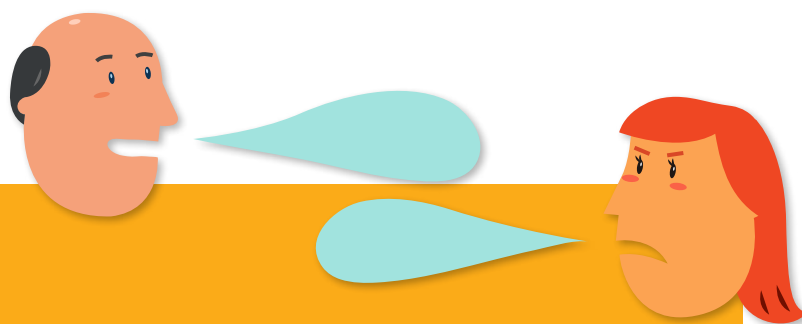
Avec l'arrivée du train, de moins en moins de gens ont utilisé la diligence. La caricature que voici montre des chevaux en train de mendier dans la rue. C'est qu'avec la disparition progressive des diligences, ils se sont retrouvés au chômage !

175 ans

Opération Cassandre

En 1997, l'ancienne SNCB unitaire a mené un exercice de crise sur la ligne à grande vitesse vers la France. Cette *Opération Cassandre* était une des étapes nécessaires dans le processus d'homologation de la première LGV en Belgique. L'objectif principal de l'opération était d'évaluer la disponibilité de toutes les parties impliquées pour intervenir efficacement en cas d'accident sur une LGV. Les passagers étaient presque tous des agents de la SNCB qui avaient soi-disant gagné un voyage gratuit et qui ignoraient tout de cette opération. Un incendie a été simulé à bord du train. Le train a été arrêté au milieu du viaduc d'Arbre. Les services d'incendie de Tournai, Ath et Chièvres ont participé à l'exercice.





Contacts clients difficiles...

Une formation à la diversité

En avril, B-MO.2 a lancé une formation *Gérer la diversité* destinée aux sous-chefs de gare et guichetiers. L'objectif: les préparer aux éventuelles situations conflictuelles.

B-MO.2 a constaté une recrudescence de cas d'agressions contre son personnel dans les gares, les sous-chefs de gare et les agents préposés aux guichets. Vu leur fonction, les nombreux contacts avec les clients et les différentes situations auxquelles ils sont confrontés, ceux-ci sont amenés à vivre des situations qui peuvent dégénérer en conflits. Des conflits qu'ils doivent bien gérer.

Formation

Sur la base de ce constat, B-MO.2 a implémenté en avril 2010, et en étroite collaboration avec Train@Rail, une formation spécifique *Gérer la diversité*. Cette formation de 2 jours et demi a pour objectif d'inculquer aux sous-chefs et guichetiers des techniques qui leur permettent de mieux gérer et vivre des

situations conflictuelles dans le cadre de leur travail.

Quelques témoignages après la formation

Alain, sous-chef de gare à Gembloux: "Pour moi, c'était à la fois une confirmation de la manière instinctive dont j'aborde 'l'agressivité' de la clientèle et une réponse aux interrogations auxquelles je tentais vainement de trouver une solution ou au moins une explication".

Albert, agent aux guichets de Bruxelles-Midi: "Je dirais que depuis cette formation, je suis à même de mieux gérer sur mon lieu de travail, les situations difficiles: trafic perturbé, retards ou suppressions de trains, etc. Il m'est plus aisé d'y apporter des solutions en proposant aux voyageurs (malgré leur état d'énervernement et d'impatience) tout en me montrant compatissant à leur égard, des alternatives satisfaisantes en toute sérénité".

Stijn, sous-chef de gare à Bruxelles-Midi: "Pour moi, ce furent deux journées utiles. J'y ai beaucoup appris, des choses immédiatement utilisables sur le terrain. Et je me suis déjà régulièrement surpris à réagir autrement dans certains cas vis-à-vis des clients".



Un

bref

B-Art s'





convoi particulier

Les équipes de SNCB Logistics ont une nouvelle fois démontré leur savoir-faire, en transportant par convoi ferroviaire une vingtaine de chars de l'armée belge, de Marche-en-Famenne à Grafenwöhr en Allemagne.

expose en décembre

Le Cercle National d'Arts Plastiques des Cheminots s'appelle dorénavant B-Art.

Ses membres vous invitent à leur Salon National 2010, qui se déroulera dans la salle A/B, 85 rue de France à 1060 Bruxelles, du 6 au 10 décembre 2010. L'expo sera ouverte de 12 h 30 à 17 heures le lundi et de 10 à 17 heures du mardi au vendredi.

Vous y verrez des œuvres de collègues passionnés par le dessin, la peinture ou la sculpture. Une place plus grande sera réservée aux œuvres ayant pour thème le chemin de fer tout bonnement à l'occasion du 175^{ème} anniversaire que nous fêtons cette année.

Et si vous êtes un peu artiste, n'hésitez pas à rejoindre B-Art. C'est possible moyennant une cotisation de 8 € par an. Plus de renseignements: Christine Van Ceunebroeck, tél. 911/63775 ou 02/526 37 75.

Et à Rijeka... !

La 28^{ème} exposition internationale des cheminots s'est déroulée du 6 au 19 septembre dernier à Rijeka en Croatie. Elle présentait au total 209 travaux, dont 30 présentées par 16 membres de B-Art.

Là encore, les Belges se sont distingués. Henri Beine a décroché une médaille d'or. Et 12 diplômes ont été décernés à Irène Dedeurwaerdere, Gilbert Hauspie, Marianne Salbeth, Noël Vanden Brulle, Dirk Vandebussche, Hugo Van Ransbeeck, Marc Deplancke, Roger Demasy et Marc Mortelet.



Journée de l'Accompagnateur de train

Le 1^{er} octobre, SNCB Mobility a organisé sa désormais traditionnelle *Journée de l'Accompagnateur de train*. Cette 3^{ème} édition était consacrée à la communication, une des principales missions des accompagnateurs.

Après un petit mot de Marc Descheemaeker et Rita Moosen, les 50 participants ont assisté à 3 workshops consacrés à l'emploi d'IBIS, à la communication avec les clients dans le train et à une visite guidée des 3 divisions de B-MO.1.

La journée a été agrémentée de scénettes théâtrales, avec les comédiens de Klein Barnum et clôturée par Sabin S'Heeren, Directeur général de SNCB Mobility.



Rénovation

Gand-Saint-Pierre, haute e

gares

La restauration des peintures murales et du plafond du hall de la gare de Gand-Saint-Pierre est achevée. Elles ont été complètement nettoyées et retouchées pour leur donner à nouveau brillance et couleurs. Un trophée de plus pour la gare.

Dans le Connect 34, nous vous parlons de ce vaste projet de restauration. A présent, les travaux sont finis et Gand a maintenant non seulement la gare la plus fréquentée de Flandre mais aussi la plus colorée.

Une vénérable dame

La gare de Gand-Saint-Pierre a été construite en 1910-1912 selon un concept de l'ingé-

nieur-architecte Louis Cloquet. Elle mêle les styles néobyzantin, néorenaissance et néogothique. Elle se devait d'être prête pour l'expo universelle gantoise de 1913, pour pouvoir y accueillir la foule des visiteurs. La fonction de Gand-Saint-Pierre ne différerait en fait pas de sa vocation actuelle: être une porte sur la ville. L'objectif de l'époque était que les visiteurs de l'expo universelle puissent y découvrir les grandes villes belges. Les sgraffites ornant la gare sont donc les vitrines non seulement de Gand, mais aussi de Bruges, Ypres, Courtrai, Audenarde, Malines, Ostende, Anvers, Tournai, Mons, Namur, Bruxelles et Liège.

Une gare tout en symboles

Sur le plafond richement peint du hall de la gare, on peut découvrir divers symboles tels que la roue ailée, typique des chemins de fer. Elle est entourée d'une série de locomo-

tives à vapeur. Les autres motifs sont des écussons représentant les lettres gothiques *CF* (Chemins de Fer) et *EB* (Etat Belge).

Le buffet de la gare

Le buffet de la gare et le restaurant étaient à l'origine des salles d'attente. Les voyageurs de première classe pouvaient s'installer dans l'espace restaurant, fabuleusement décoré. Les voyageurs de seconde classe devaient se rabattre sur les bancs au milieu de la salle du buffet. Et ceux de troisième classe pouvaient utiliser les bancs situés contre le mur. Les pans de mur des deux espaces ont été repeints en 1970 et illustrent des scènes de l'Histoire gantoise, des bâtiments et des personnages emblématiques de la ville.

Dans le restaurant, en effectuant quelques travaux préalables, les artisans ont mis au jour le mot *Samara* qui s'avéra être le nom d'une ville. Grâce à cette découverte, ils ont pu voir que les fresques existantes masquaient en fait d'authentiques cartes géographiques. Ils en ont dégagé une bande de 30 cm de large que l'on peut admirer en flânant. Ces cartes montraient toutes les villes qui étaient desservies par train en 1913.

Les peintures murales sont réalisées selon la technique des sgraffites. Cette technique (en italien, *sgraffiare* = gratter) consiste à se faire superposer plusieurs couches de plâtre. Ensuite, on gratte la matière pour faire apparaître la scène en perspective.



n couleurs !

La Reine des villes thermales

Les sgraffites illustrant Ostende sont les plus grands de tous et aussi les plus authentiques: les scènes étaient cachées depuis des années derrière le plafond de l'ancienne salle des guichets et ont ainsi miraculeusement échappé aux travaux de (re)peinture. Pourquoi tant d'attention pour Ostende ? Parce que c'était la ville thermale préférée du roi Léopold II. Sur le sgraffite, on peut voir le navire 'Princesse Elisabeth'. Il a été construit en 1905 pour augmenter la capacité de voyage sur la liaison Ostende-Douvres, dans le cadre des expositions universelles de Bruxelles (1910) et de Gand (1913).



Gares

Happy Birthday Liège-Guillemins

Le samedi 18 septembre, pile un an après son inauguration, la gare de Liège-Guillemins a soufflé sa première bougie avec un grand tournoi de pétanque. Une belle fête populaire !

évènement

Un an après la cérémonie d'ouverture de la gare, après le spectacle de Franco Dragone et son feu d'artifice en apothéose, ainsi que les multiples événements qui ont suivi, la SNCB-Holding voulait marquer le coup, dans un tout autre registre. Un 1^{er} anniversaire pour la gare des Guillemins autour d'un sport populaire et convivial: la pétanque.

Le sport entre en gare

Pour la SNCB-Holding, le club *La Boule vottemoise*, avec la Fédération belge francophone de pétanque, a organisé un grand tournoi ouvert à tous sur les 100 pistes en dolomie aménagées devant les pelouses de la gare. Un match exhibition Belgique-France en présence de six champions du monde (3 français, 3 belges) a montré que la pétanque est aussi un sport de haut niveau. Pour la petite histoire, la France s'est imposée de justesse. Le 18 septembre, on peut dire que les boulistes étaient nombreux: ils étaient environ 450 qui ont tiré... ou pointé !

A l'occasion du 1^{er} anniversaire de Liège-Guillemins, la SNCB-Holding a sorti, en collaboration avec Art&Fact, un livret richement illustré sur la gare (en vente en gare au prix de 2,5 euros).



Bruxelles plus

gares

Ces 17, 18 et 19 septembre, Bruxelles-Central était à la fête. Au cœur des Journées du Patrimoine dédiées à la pierre. Et pour l'inauguration de sa partie rénovée et celle des axes urbains voisins.

Quel meilleur week-end pour la SNCB-Holding que celui des 17, 18 et 19 septembre pour fêter la fin des travaux de modernisation de Bruxelles-Central. Clôture de la semaine de la mobilité, Journées du Patrimoine en Région bruxelloise, dimanche sans voiture... La gare devait en être !

La gare de Bruxelles-Central a accueilli durant tout le week-end les amoureux du patrimoine. Le thème de cette année *Pierres & Co* collait parfaitement à la valeur patrimoniale de la gare. A cette occasion, une brochure sur la gare à travers ses pierres a été présentée aux visiteurs.

Le dimanche, la SNCB-Holding, Infrabel, Beliris et la Ville ont inauguré ensemble la fin des travaux de la gare centrale, du Carrefour de l'Europe et du Boulevard de l'Impératrice récemment achevés. Longtemps (jusqu'en

2009), la gare a été en chantier. Patrick Quittelier, architecte SNCB-Holding: *"Les objectifs étaient ambitieux: lui redonner l'épure de Horta tout en répondant aux exigences de confort d'une clientèle sans cesse croissante. La gare est plus que jamais au cœur de la ville"*. Pour fêter ce renouveau, un funambule renommé, Olivier Roustan, a volé devant la gare. On a retenu son souffle !

Retour sur une gare en métamorphose

L'idée de construire une gare centrale date de 1903 en même temps que le projet de Jonction. Sa conception est confiée à Victor Horta qui choisit de ne pas l'aborder sous l'angle de l'art nouveau mais d'assurer une architecture sobre et fonctionnelle. C'est ensuite son élève Maxime Brunfaut qui reprend la direction du chantier. En 1952, la gare est inaugurée. S'ensuit l'accès au métro dans les années 60, le classement du bâtiment aux Monuments et Sites en 1995 (structure porteuse, façades et guichets) et dans la foulée les grands travaux de restauration désormais terminés.

C'est le bureau d'architectes MA² et bGroup

qui a été chargé de la rénovation de la gare, avec la SNCB-Holding. La restauration des façades a été achevée en 2000.

Le défi: exécuter les travaux de modernisation avec une gare en service et 150.000 voyageurs par jour sur le chantier.

La salle des guichets

La salle des guichets a profité d'une cure de jouvence finalisée en 2006. Avec notamment la création d'un Travel Center avec 6 guichets internationaux et des guichets intérieurs plus larges avec vitres opacifiantes. Patrick Quittelier précise: *"L'objectif était aussi de mettre fin à une certaine cacophonie visuelle. Au rez-de-chaussée, les commerces sont clairement redistribués de part et d'autre de la salle. Les bureaux du chef de gare sont déplacés côté Carrefour de l'Europe pour plus de visibilité. La fresque est rénovée à l'identique, tout comme la verrière et le relampage en carré sous chaque pavé lumineux; on a aussi recréé les ouvertures chères à Horta de part et d'autre de l'escalier monumental"*.



centrale que jamais

De 2006 à 2009: entre-sol et quais

Objectifs: *dépouiller et agrandir* ! La gare d'origine conçue pour 40.000 voyageurs en accueil désormais quasi 4 fois plus. A l'entresol, un nouveau couloir central aménagé à la place de réserve permet de fluidifier ce trafic. Une quinzaine de commerces y sont installés *intramuros* pour former une galerie commerçante devenant une vaste salle d'attente lumineuse grâce notamment à sa grande verrière. 3 escaliers fixes et 3 escalators permettent d'accéder aux quais dans toute leur longueur.

Pour le compte d'Infrabel, la Holding a géré la rénovation des quais. Objectif: clarifier ! Par exemple, les colonnes sont désormais blanches. Avec la même puissance lumineuse, on est passé de 95 lux au sol à 200. Globalement, c'est toute la gare qui a bénéficié d'une nouvelle signalétique lumineuse. Les quais ont été prolongés pour des trains de 350 mètres. L'acoustique a été améliorée grâce à des panneaux le long des parois du tunnel. Le sol a été remplacé par du granit flammé brosse, anti-dérapant et plus facilement nettoyable.

oubliée: leurs réserves sont sécurisées et accessibles par des couloirs annexes. Notons aussi la ventilation optimale de l'entresol et la gestion des déchets par tri sélectif.

4 accès

- Accès Madeleine relooké en rouge, et son point vélo proche d'une zone en gare offrant 350 raticeliers
- Nouvel accès Mont des arts
- Retour à une sobriété architecturale pour l'accès Putterie
- Accès *Marché aux Herbes* via la Galerie Horta (ancienne *Rotonde* – pas propriété de la Holding et non rénovée par elle)

Last but not least: la sécurité

Patrick Quittelier souhaite mettre l'accent sur l'intérêt d'une GTC: *“Une Gestion Technique Centralisée via un seul tableau de commande facilite la gestion de l'éclairage et des techniques spéciales. La gare a été mise en conformité incendie; la détection incendie et les systèmes d'extinction ont été optimisés”*.

La sécurité du tunnel est encore améliorée grâce aux 2 cabines haute tension, alimentées séparément (au lieu d'une avant). Enfin, la sécurité pour les commerces n'a pas été

Pierres & Co

La gare est un subtil mélange essentiellement de pierres blanches et bleues. Les pierres de Gobertange et de Vinalmont, la Pierre Bleue de Belgique®, le Bleu Belge sont du pays. Mais saviez-vous que des pierres de la gare ont aussi une autre provenance ? Travertin Romain (Italie), pierre de Reffroy, pierre de Mirabeau (France), Granit Gneiss du Tessin (Suisse), Granit du Labrador (Norvège), Granit Gneiss Wave White (Chine), quartzite brésilien...





1



2



3

sécurité



4



5

1. Raymond Ansiaux soude l'antenne au bas de la caisse de l'automotrice. | 2. Sébastien Piquard s'occupe du sertissage du câble de l'antenne. Par câble, le travail prend d'un demi à un jour entier. | 3. Ulrick Gérard achève de connecter les câbles sur le rack. | 4. Sur leur établi, Valentin Bertrand (à gauche) et Nicolas Philippart préparent les borniers GPS. | 5. Philippe Therer opère un dernier contrôle une fois les équipements TBL1+ placés. Il effectue des simulations selon une check-list.

TBL1+ 70 AM doubles équipées à Stockem

Comme les ateliers de Salzinnes, Malines et Cuesmes, l'AT Stockem est chargé d'équiper les rames et locomotives du système de sécurité TBL1+. Visite guidée.

D'ici fin de l'année, l'atelier de Stockem équipera 70 AM doubles de la TBL1+. Comme pour les autres ateliers, le défi est de taille. *"Nous plaçons à bord non seulement les équipements de la TBL1+ mais aussi le GPS, pour éviter des immobilisations supplémentaires"* explique Yves Hénoumont, qui dirige l'atelier. *"L'installation de la TBL1+ nécessite environ 250 heures, tandis que celle des éléments du GPS 60 heures. Bien sûr, on met plus de temps pour les premiers engins équipés, après on connaît mieux le travail à réaliser"*.

Une équipe de 18 agents est affectée à cette mission. Mécaniciens et électriciens travaillent par postes polyvalents de deux agents. Un travail méticuleux, exigeant savoir-faire et précision: enlever les parois, souder les supports, installer tout le câblage à travers les plafonds, connecter les nouveaux équipements, etc.

La mission demandée est bien sûr accomplie en plus de l'entretien du matériel roulant habituel. L'atelier gère ainsi l'entretien de 21 AM62-63, de 24 AM96, de 7 locomotives type 20 et de 13 AR41. Des emplacements sont dédiés dans l'atelier à la TBL1+, pour ne pas entraver les entretiens courants. *"Afin de respecter le quota de 70 automotrices, nous devons avoir des relations fréquentes avec l'Atelier Central de Malines pour la livraison des kits de modification nécessaires, et aussi avec le répartiteur de matériel pour la mise à disposition des engins en temps utile. Nous fonctionnons en effet avec 3 chaînes de modification d'une part et modifions les automotrices doubles de tout le pays d'autre part"* conclut Yves Hénoumont.

Infrastructure

Incidents, accidents... que faire ?



La sécurité est la première priorité d'Infrabel. Dans ce contexte, la cellule Crisis Affairs a organisé, en collaboration avec la Direction Accès au Réseau, des sessions d'information sur le PIU (Plan Interne d'Urgence) d'Infrabel dans toutes les provinces belges, jusque fin octobre.

” Nous savons maintenant de façon très claire qui sont les personnes de contact chez Infrabel en cas de crise

Herman Meers

L'objectif de ces sessions est d'expliquer la gestion des situations d'urgence sur le domaine ferroviaire. Il est, dès lors, utile de mettre en contact les responsables locaux (bourgmestres), les services de secours et Infrabel afin qu'ils fassent mieux connaissance, en vue d'une future collaboration optimale. Ces rencontres permettent aussi de mieux aligner les plans d'intervention des services de secours et le PIU d'Infrabel.

Connect assistait à la session d'information PIU donnée en Limbourg. Herman Meers, commissaire de l'arrondissement de Hasselt: *“Nous avons beaucoup apprécié qu'Infrabel ait pris l'initiative de nous informer d'une manière interactive. L'action vient à point nommé car la province développe un plan particulier d'urgence et d'intervention pour les chemins de fer. Nous sommes agréablement surpris de constater que les points critiques que nous avons signalés par le passé ont été adaptés par Infrabel. Grâce aux compléments d'information reçus aujourd'hui, nous pouvons mieux intégrer notre plan particulier d'urgence dans le plan général d'urgence et d'intervention. Cette initiative est donc un vrai 'plus' !”*

Hugo Simmons, responsable du centre de secours 100, apprécie le fait que, pour la première fois en 20 ans, on communique en toute transparence sur ce sujet. *“Nous savons maintenant exactement ce qu'on attend de nous et que nous pouvons compter sur l'appui du Groupe SNCB. En effet, la collaboration du Traffic Control, des leaders d'Infrabel, de Securail, des psychologues, des médecins, etc. peut se révéler cruciale en cas de crise”.*

Au-delà de ces sessions d'information, et en vue d'optimiser toujours plus la collaboration, Infrabel propose des sessions d'information sur mesure et organise des exercices (simulations, exercices de terrain...).

Le PIU règle la collaboration avec les services qui interviennent dans la planification d'urgence selon les prescriptions de l'A.R. du 16 février 2006. L'objectif du PIU est de limiter les conséquences d'une situation d'urgence par l'élaboration de mesures d'urgence adaptées.

Hugo Simons

sécurité

Vous souhaitez des informations en temps réel sur les horaires des trains ou sur d'éventuelles perturbations sur le réseau ferré belge ? Composez le 02/432.00.00.



haite également informer les malvoyants de manière plus efficace. Pour eux, il est loin d'être évident de consulter l'internet. Bien que RailTime by Phone soit destiné à rendre l'information plus accessible à l'ensemble des voyageurs, Infrabel vise avant tout à mieux informer ces groupes cibles spécifiques.

Une information simple et rapide

Pour une recherche par gare, l'application demandera d'introduire les gares de départ et d'arrivée. Comme il s'agit d'informations en temps réel, l'appelant est informé des trois prochains trains au départ au moment de son appel. Tout comme le site internet, RailTime by Phone ne fournit des informations que sur les trajets nationaux sans correspondances. Une recherche par numéro de train est possible tant pour les trains nationaux que pour les trains internationaux s'arrêtant dans une gare belge. RailTime by Phone renseigne, entre autres, l'heure de départ, la voie et les retards éventuels ou arrêts supplémentaires. Par ailleurs, il est possible d'obtenir un aperçu global des perturbations sur le réseau ferroviaire belge. Les choix peuvent se faire au moyen de la reconnaissance vocale ou via les touches du téléphone. De plus, RailTime by Phone permet également d'enregistrer les critères de recherche favoris.

Réalisé conjointement par I-R.1. Information Management et I-CP Corporate Projects, l'équipe RailTime d'ICTRA, Syntigo et DB Scape, RailTime by Phone est un bel exemple de collaboration transversale au sein de notre entreprise.

sécurité

L'info du rail en temps réel par téléphone!



02/432 00 00
(Tarif national)

Reconnaissance vocale
ou sélection numérique

Retrouvez plus
d'informations sur
www.railtime.be/faq >

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

RailTime
Votre info en direct du rail

Depuis son lancement en janvier 2009, le site internet www.railtime.be est rapidement devenu un outil à succès très pratique pour tous ceux qui recherchent des informations en temps réel sur le trafic ferroviaire. Parce qu'Infrabel accorde beaucoup d'importance à l'information aux voyageurs et qu'elle a l'ambition d'atteindre autant de voyageurs que possible, ce site web dispose, depuis le 4 octobre, d'un petit frère: grâce à RailTime by Phone, les voyageurs pourront désormais aussi consulter les horaires de leurs trains par téléphone.

Un public cible élargi

Bien qu'extrêmement populaire, le site web www.railtime.be ne peut pas toujours être le canal le plus efficace pour tout le monde, à chaque instant. On oublie trop souvent que de nombreuses personnes ne disposent pas d'une connexion internet. De plus, lorsque les voyageurs sont déjà en route, ils sont souvent à la recherche de plus d'informations sur le trajet de leur train. Par ailleurs, Infrabel sou-



SNCB Logistics

Sécurité, productivité et qualité à l'honneur

SNCB Logistics, entreprise ferroviaire depuis avril 2010, a obtenu récemment son certificat de sécurité (partie A). Une nouvelle étape essentielle au transfert des activités de fret vers l'entité autonome vient ainsi d'être franchie.

La société SNCB Logistics s.a. avait reçu en avril 2010 sa licence d'entreprise ferroviaire. Au début du mois de septembre dernier, SNCB Logistics a également obtenu le certificat de sécurité A qui lui permet d'être opérationnelle sur le réseau ferroviaire belge. Les certificats de sécurité B relatifs au réseau européen ont été demandés et sont attendus pour la fin de cette année.

À partir de cette date, le transfert des activités de fret à la nouvelle entreprise, dynamique et souple, pourra avoir lieu. Cette entreprise de droit privé interviendra pour la traction, la planification, la production, la sécurité, la qualité, la gestion de la flotte et tous les services de support tels que les RH, l'ICT et les finances.

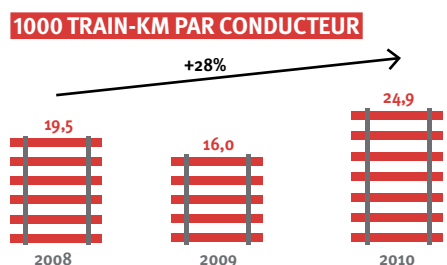
Résultats concrets

Entamé dès 2008, le plan d'assainissement des activités de fret se déroule conformément aux prévisions (72 % en sont aujourd'hui réalisés) et il sera entièrement exécuté dès la fin de cette année.

Les résultats opérationnels concrets déjà engrangés auront à partir de cette année

un impact structurel sur les résultats financiers. Ils continueront d'assurer une hausse de la productivité. Cette dernière a déjà nettement progressé puisque le nombre de trains kilomètres par conducteur de train a augmenté de 28 % depuis janvier 2010.

Parmi les autres réalisations marquantes du plan industriel, notons aussi l'amélioration de 15 % du chargement des trains (au cours des 12 mois écoulés), la réduction de 30 % du nombre de locomotives mises en service pour les activités de fret (depuis 2008), ou encore l'économie de 26 % (par rapport à 2009) réalisée sur les frais d'annulation des sillons, grâce à une planification plus efficace de la production ferroviaire.



Campagne de qualité

Pour améliorer la qualité des services, un plan de qualité intégré est mis à exécution dans toute l'entreprise. Il consiste à définir et communiquer des objectifs clairs dans tous les domaines opérationnels, à détecter les points névralgiques et à identifier leur origine. Des solutions et des plans d'action sont alors mis en œuvre.

Ces efforts ont mené à un certain nombre de résultats concrets, comme la réduction de 55 % (au cours des 12 derniers mois) de la durée des correspondances, entre l'arrivée en gare et le départ des wagons, en trafic diffus. D'autre part, la ponctualité des trains à l'arrivée a grimpé de 80 à 90 % depuis janvier 2010, pour le trafic national effectué intégralement par SNCB Logistics elle-même.

En résumé, SNCB Logistics est sur la bonne voie pour devenir un groupe financièrement sain et performant. Félicitations à celles et ceux qui contribuent à faire de SNCB Logistics un groupe livrant des services logistiques de qualité dans toute l'Europe !

clients

L'uniforme des accompagnateurs de 1926 à 1953, porté ici par Jan Van Frausum.

1926



1953



Gyula Fekete avec l'uniforme porté par les accompagnateurs de 1953 à 1974.

1974 1979

Nadine Collette et l'uniforme porté par les premières accompagnatrices, à partir de 1979 et jusqu'en 1999.



1999



Tanja Uyttebroeck dans l'uniforme porté entre 1999 et le 3 octobre dernier...

2010

nous

SNCB

Les nouvea

Depuis le 4 octobre, accompagnateurs, sous-chefs de gare et agents des guichets portent le nouvel uniforme dessiné par Olivier Strelli.



Le 4 octobre, nos clients ont découvert la tenue du personnel de SNCB Mobility et SNCB Europe, aux nouvelles couleurs de l'entreprise. Le nouvel uniforme est conçu par la firme UDC Corporate Fashion et créé par Olivier Strelli.

L'uniforme

Strelli a imaginé une réelle harmonie entre les costumes masculins et féminins. Le créateur a su également développer toute une gamme de variations entre les uniformes portés par les différentes catégories de personnel. En jouant sur les couleurs et les détails, il a créé pour la SNCB un nouvel uniforme pratique, en phase avec la mode contemporaine.

L'uniforme est composé d'un képi pour les hommes ou d'une coiffe pour les dames, d'une chemise ou d'un chemisier, d'un veston ou d'une veste de tailleur, d'un pantalon ou d'une jupe, d'une ceinture, d'une cravate ou d'un foulard noué au

moyen d'une broche. La tenue d'hiver se compose d'un pullover pour les hommes ou d'un cardigan pour les dames, d'un pantalon ou d'une jupe au tissu plus épais, d'une écharpe et d'un anorak. Selon la fonction exercée, l'uniforme se décline en différentes variantes.

Les couleurs des coiffes et couvre-chef diffèrent selon la fonction exercée par l'agent. Quelques variations de couleur existent aussi au niveau des détails sur la veste, la chemise et le pantalon, en fonction du secteur représenté: pour SNCB Mobility, les détails sont de couleur orange et pour SNCB Europe, de couleur violet.

Testé en 2009

Les vêtements ont été largement testés afin de s'assurer que le nouvel uniforme réponde bien aux exigences de haute qualité, déterminées par les conditions de travail: l'uniforme doit être porté dans son ensemble lors des prestations et doit donc



UX uniformes sont là !



être très pratique. 14 accompagnateurs de train et 8 guichetiers ont participé aux tests qui se sont déroulés entre septembre et novembre 2009. Quelques petites adaptations ont été apportées sur la base de leurs remarques et de leur expérience de travail.

Après avoir pris les mensurations des membres du personnel entre février et mai de cette année, la firme UDC Corporate a commencé la confection de milliers d'uniformes. La livraison a débuté en juillet. Chaque membre du personnel concerné a reçu son uniforme à domicile. De cette manière, chacun est certain de pouvoir en disposer à temps.

5.300 uniformes

Le nouvel uniforme sera porté par 5.300 agents, ce qui représente pour la SNCB un investissement de 6,8 millions d'euros. Dans ce montant sont aussi inclus la livraison et le remplacement de certains éléments pour une période de 6 ans.



Les accompagnateurs de train (ci-dessus) et les sous-chefs de gare (ci-contre) dans leur nouvel uniforme.



Durabilité

SOS Planet

à Liège-Guillemins

Les changements climatiques, leur origine et leurs conséquences: c'est l'expo SOS Planète. Prestigieuse. A voir à Liège-Guillemins pour prendre conscience que chacun peut agir afin de sauver notre planète.

évènement

Cette note positive ponctue tel un fil rouge le parcours de l'expo. SOS Planet n'est pas là pour nous montrer tous du doigt ou pour nous culpabiliser. Au contraire, il y est question d'espoir pour le monde et le genre humain.

Une exposition sur l'environnement dans une gare ? Et qui plus est dans un parking ? Pas si incongru que cela, car le train est LE moyen de transport durable par excellence. La gare est le point de convergence de la mobilité et de l'intermodalité. C'est aussi l'occasion idéale de (re)découvrir les efforts réalisés par la Holding, Infrabel et la SNCB en matière de durabilité. Le Groupe SNCB, comme acteur de *mobilité*, est en effet un partenaire important de l'exposition. De toute façon, à Liège-Guillemins, il n'y a pas moyen de passer à côté de l'expo et de son gigantesque globe terrestre installé quai 1 !

Sciences à l'appui

Les organisateurs n'en sont pas à leur premier événement: ils sont les concepteurs de la fameuse et géniale expo *J'avais 20 ans en 45*, ainsi que de l'expo *Leonard de Vinci* à la Basilique de Koekelberg.

Cette expo-ci s'appuie également sur des fondements scientifiques/historiques solides. Le climatologue Jean-Pascal van Ypersele a pris en charge la direction scientifique, basée sur des données issues du Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat

(GIEC - prix Nobel de la paix), mis en place par le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et l'Organisation météorologique mondiale (OMM).

4 thèmes, 1 mission

L'objectif de SOS Planet, c'est de montrer que l'homme a en main les solutions pour contrer le réchauffement climatique et les problèmes environnementaux. Quatre thèmes viennent soutenir cette donne teintée d'espoir: *l'homme observe, l'homme s'alarme, l'homme réfléchit, l'homme agit.*

Le long du parcours (6.000 m² en tout), le visiteur découvre des objets issus de la nuit des temps, des répliques fidèles de dentition de mammouth, des ours polaires dotés de parole, une banquise mouvante qui se disloque, emportée par les océans, des œuvres artistiques, de la technologie

3D, on en passe et des meilleures...

Une attention particulière a été portée aux enfants, avec par exemple un audiotour spécialement conçu pour eux, de la bande dessinée et des écrans installés à la hauteur des plus petits. Les concepteurs ont clairement voulu la jouer interactif et tactile. Tous les sens sont mis en éveil: c'est ce qui fait le mieux comprendre la situation. On y découvre aussi en primeur des images du photographe Yann Arthus-Bertrand, célèbre pour ses magnifiques clichés vus du ciel.

SOS Planet en pratique

SOS Planet est à découvrir du 4 septembre 2010 au 1^{er} mai 2011. Ouvert tous les jours de 10 à 19 h (mercredi jusque 22 h).

Infos tarifs sur www.sos-planet.eu
Formule B-Excursion SOS Planet (voir www.sncb.be pour plus d'infos).



Présentez-nous de nouveaux collègues

Soyez ambassadeur du Groupe

Travaillant dans le groupe SNCB, vous connaissez ses besoins actuels en recrutement. C'est pourquoi le groupe a décidé de lancer un nouveau projet qui vous implique personnellement dans la recherche de nouveaux collègues.

recrute-
ment

Jusqu'au 30 juin 2011, vous pouvez nous présenter un ou plusieurs de vos amis, proches ou ex-collègues en vue de les faire recruter dans un des métiers en pénurie du groupe. Vous deviendrez ainsi ambassadeur du Groupe.

Pour cette aide précieuse, une prime de 500 € bruts vous sera accordée pour chaque nouveau recruté.

Elle sera liquidée en 2 fois. La première (250 € bruts) lors du recrutement effectif de la personne que vous aurez recommandée et la seconde (250 € bruts) après un an, à son installation définitive si elle est statutaire ou à la fin de sa période d'essai si elle est contractuelle.

Vous êtes intéressé ?

- 1) Demandez son accord à la personne que vous aimeriez présenter.
- 2) Envoyez un message qui reprend vos coordonnées et celles de la personne à recruter à la mailbox 22.14:FMB RailJobs.
- 3) La personne devra ensuite s'inscrire via

le site www.lescheminsdeferengagent.be pour un des postes vacants en pénurie. Si vous avez des questions, n'hésitez pas à interroger Valérie Leleux par téléphone au 02/525.34.68.

Nos métiers en pénurie

- technicien (principal) électromécanicien,
- technicien (principal) bâtiments et ouvrages d'art,
- technicien (principal) mécanicien,
- technicien (principal) travaux de voie,
- spécialistes IT tels que Chefs de Projet, Analystes fonctionnels, Architectes Software et Spécialistes SAP.

ICT Job Day

ICTRA organisait le jeudi 30 septembre un *Job Day* au cours duquel des personnes intéressées pouvaient rencontrer ses spé-

cialistes informatiques (cités dans l'encadré *pénurie*). Un réel succès: près de 700 personnes ont répondu à l'invitation. Outre la rencontre de cheminots informaticiens parlant de leur métier, il était possible de suivre une présentation d'ICTRA, de sa stratégie, de ses valeurs, de quoi motiver ceux qui hésitaient encore.

Connect a rencontré un futur candidat, Maurice, 26 ans, bourré d'enthousiasme. *"Je voudrais être engagé en tant qu'analyste fonctionnel. Précédemment, j'étais consultant IT dans une entreprise hollandaise. Mon désir de venir travailler dans le Groupe SNCB s'appuie sur la dimension de cette entreprise, très attirante, et aussi la sécurité d'emploi et la chance d'y recevoir encore plus de formation. Une fois réinstallé en Belgique, je serai candidat!"*

Le succès inespéré de ce Job Day prouve que notre Groupe s'est taillé depuis quelques années une réputation d'employeur de choix.



Energie solaire

Infrabel développe le tunnel du soleil

énergie

D'ici fin décembre, 16 000 panneaux photovoltaïques seront placés sur le toit du tunnel ferroviaire de la LGV 4, à hauteur de Brasschaat et Schoten. Infrabel pourra ainsi contribuer à rendre la consommation d'énergie par le trafic ferroviaire encore plus durable.

La LGV 4 reliant Bruxelles à Amsterdam passe, à hauteur de la zone naturelle du Peerdsbos à Schoten et Brasschaat, par un tunnel de 3,4 km de long. Ce tunnel, surnommé désormais le *Tunnel du soleil*, a été construit afin de limiter au strict minimum l'impact environnemental sur la zone naturelle environnante. Infrabel a décidé d'utiliser la totalité de la superficie du toit du tunnel, soit 50.000 m², pour y placer 16.000 panneaux photovoltaïques. Les travaux ont démarré fin août 2010 et seront achevés d'ici fin décembre 2010.

De l'énergie verte pour...

Les panneaux photovoltaïques peuvent produire 3,3 GWh par an, ce qui correspond à la consommation énergétique annuelle moyenne de 950 ménages. Cette énergie sera achetée par Infrabel afin d'alimenter en électricité les installations de la jonction Nord-Sud d'Anvers. Les trains classiques comme les trains à grande vitesse y rouleront à l'énergie verte. Une vraie primeur européenne. Infrabel contribue ainsi à réduire ses émissions de CO₂ de 47,3 millions de kg sur 20 ans, soit une diminution annuelle de 2.400 tonnes de CO₂.

Financement

Le gestionnaire de l'infrastructure collabore avec plusieurs partenaires privés et avec des intercommunales de financement pour

réaliser ce projet écologique ambitieux. Au total, l'équipement du Tunnel du soleil en panneaux photovoltaïques représente un investissement de 14,5 millions d'euros.

Du train à voile au train solaire

En 2008 déjà, Infrabel avait lancé le projet du *Train à voile*, destiné à faire rouler les trains classiques et les TGV à l'énergie éolienne entre Louvain et Liège. A présent, l'entreprise exploite également l'énergie solaire afin de continuer à optimiser efficacement la consommation d'énergie par le trafic ferroviaire. Grâce à ces deux projets, Infrabel contribue au développement durable du transport public. Ce faisant, elle souligne également, en tant qu'entreprise publique, son rôle important de pionnier dans l'utilisation de sources d'énergie écologiques.



Journée Découverte
Entreprises 2010



Infrabel a ouvert ses portes !

Le 3 octobre 2010, Infrabel participait à la Journée Découverte Entreprises. Une belle réussite ! Infrabel ouvrait les portes de seize sites, répartis sur l'ensemble du pays. Pas moins de 7000 curieux nous ont rendu visite !

C'est la première fois qu'Infrabel participait pour la première fois à la Journée Découverte Entreprise, le 3 octobre dernier. Une occasion unique pour le public de pénétrer au cœur de notre activité. Le Traffic Control à Bruxelles, les laboratoires de langue à Bruxelles-Nord et La Louvière et les cabines de signalisation d'Aarschot, Anvers-Berchem, Bruges, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Midi, Termonde, Tournai, Gembloux, Gand-Saint-Pierre, La Louvière, Louvain, Libramont, Liège, Namur et Ottignies ont ouvert leurs portes à un monde curieux et très attentif. Les collaborateurs de la Direction Réseau ont informé

ce public avec enthousiasme sur la coordination quotidienne complexe du trafic ferroviaire.

L'ensemble des sites a suscité un grand intérêt : 7.000 personnes ont ainsi visité l'un des sites. Avec 1.000 visiteurs, la nouvelle cabine de signalisation de Bruges est arrivée en tête des sites visités.

Et une priorité la veille, pour le personnel, en famille !

Le samedi 2 octobre, les collaborateurs de la Direction Réseau, accompagnés de leur famille et de leurs amis, pouvaient visiter, en avant-première, le Traffic Control et un certain nombre de cabines de signalisation. Pendant que les sculpteurs de ballons, présents pour l'occasion, animaient les plus petits, les collaborateurs de la Direction Réseau ont eu l'opportunité de faire découvrir leur lieu de travail à leurs proches. On le voit en photo devant le TCO de Bruxelles-Midi.

évènement





Jobs étudiants

9 jeunes aux guichets

nous

Cet été, près de 120 étudiants ont effectué un job d'un mois aux guichets des gares importantes du réseau. Bilan de l'expérience.

Les années précédentes, des étudiants avaient déjà été engagés avec succès dans l'une ou l'autre gare. Mais cet été, c'était la première fois que l'expérience était tentée à grande échelle.

A Liège

A Liège-Guillemins, 9 jeunes ont été accueillis cet été, 3 par mois. Comme leurs collègues étudiants travaillant dans les autres gares, ils arborent un polo orange, couleur de SNCB Mobility. Lindsay Snoek vient d'achever des études d'institutrice maternelle. Elle a travaillé en août aux guichets de Liège-Guillemins, aux côtés de Caroline Brela et Benjamin Forge: "Ce job est une super expérience. Nous avons d'abord été formés trois jours à Namur, pour y apprendre la vente des produits de

base, comme les billets à tarif normal ou réduit, les B Excursions, la revalidation des cartes train. Le quatrième jour, nous avons accompagné un agent: nous restions derrière lui pour observer. Le lendemain, nous étions au guichet, encore encadrés par un agent. Depuis, nous travaillons en solo à notre propre guichet. Nous sommes responsables de notre caisse que nous comptons en arrivant et en partant".

"Les clients semblent apprécier l'expérience" poursuit Lindsay. "Parfois, nous avons un client un peu pressé, mais en général, les clients sont très gentils".

"Nous travaillons comme les agents, en trois prestations: 6h-14h, 7h-15h ou 12h-20h. Je devrai prêter deux samedis et un dimanche".

Et le personnel, comment voit-il l'expérience ? Christophe Lambert, receveur à Liège, qui supervise Lindsay, confie: "Les jeunes qui sont venus travailler cet été étaient très motivés et de très bonne volonté. Ils se sont montrés très accueillants envers la clientèle. Certains collègues étaient un peu réticents au début, mais ils ont bien vite changé d'avis. Une expérience à renouveler".

Expérience à refaire

Jean-Paul Henrion, chef de division responsable de l'exploitation de la vente dans les gares, dresse pour nous le bilan de l'opération: "L'expérience s'est avérée positive à plusieurs niveaux. Nous avons constaté que les étudiants étaient très motivés. Ils se sont très bien intégrés et ils ont parfaitement assimilé le travail demandé. Le dernier jour, nous leur demandions un feedback de leur expérience: ils ont trouvé leur job très valorisant".

Jean-Paul Henrion ajoute: "Les caisses ont été majoritairement bien tenues. D'un autre côté, nous n'avons pas non plus reçu de plaintes de clients. Et pour le personnel aussi, le bilan est positif: l'objectif était de pouvoir lui accorder des jours de congé ou de récupération, ce qui a pu être réalisé".

"Rien ne s'oppose à ce que nous reproduisions l'expérience l'an prochain, voire que nous l'intensifions" conclut Jean-Paul Henrion. "Ce sera bien sûr toujours de manière encadrée et l'action restera limitée aux grandes gares".



Loisirs

Un accompagnateur triathlète

Dominic Bertin est accompagnateur de train au dépôt de Charleroi. Signe particulier: il consacre ses temps libres à un sport très physique: le triathlon. Rencontre.

Dominic Bertin est accompagnateur à Charleroi depuis trois ans. Un métier qui lui plaît beaucoup: “Précédemment, j’ai travaillé 20 ans dans le privé, dans une société américaine du secteur de la finance et de la comptabilité. Je suis arrivé à la SNCB un peu par hasard: j’étais en poste en Ecosse et pour voir plus souvent mes enfants restés en Belgique, j’y ai cherché un emploi. Je suis tombé sur le site web de la SNCB et j’ai postulé. Je dois avouer que ma qualité de vie est meilleure depuis que je suis à la SNCB et j’apprécie le travail très diversifié. Comme je travaille en décalé, j’ai des jours pour moi. Cela me permet de m’entraîner”. Car Dominic Bertin a une passion: le sport, plus particulièrement le triathlon.

Le triathlon, en deux mots

Le triathlon est un enchaînement de trois disciplines en une seule épreuve. Il com-

bine donc trois sports différents: la natation, le vélo et la course à pied. Il existe trois types d’épreuves: le triathlon sur distance complète, sur demi distance et quart de distance. En distance complète, l’athlète enchaîne 3.800 mètres à la nage, 180 km à vélo et 42 km à pied. En demi distance, les itinéraires sont de 1.900 mètres en natation, 90 km sur deux-roues et 21 km à pied.

Athlètes très complets

Pour se lancer dans le triathlon, il faut être particulièrement endurant. “Se lancer dans un marathon après avoir parcouru 180 kilomètres à vélo et nagé près de 4 km, c’est très dur. Un champion parcourt ces distances en à peine 8h30, dont le marathon en 2h40, et parcourt les 180 km sur deux roues à la vitesse moyenne de 40 km/h ! Jalabert s’est mis au triathlon: même en vélo, il y a des triathlètes qui ont roulé plus vite que lui. Les triathlètes au sommet des palmarès sont de véritables surhumains...”

Qualifié pour les USA

Cet été, Dominic Bertin a remporté à Anvers sa qualification pour le championnat du monde en demi distance en Floride, en catégorie 45-49 ans. “Malheureusement, pour des raisons familiales, je ne pourrai m’y rendre. Mais l’an prochain, je serai en catégorie 50-54 ans. Je participerai à l’épreuve de Nice, fin juin, en distance complète, et en

demi distance à Anvers. Je vais ainsi tenter ma qualification pour le championnat du monde, l’Iroman d’Hawaï (distance complète) ou celui de Floride (demi distance)”.

Plusieurs compétitions par an

Chaque année, Dominic Bertin participe à 4 ou 5 triathlons. “Je participe à d’autres compétitions aussi, comme les 20 km de Bruxelles, le championnat de natation du groupe SNCB, etc. J’ai aussi couru une dizaine de marathons, lorsque j’étais uniquement coureur à pieds, avant donc de me lancer dans le triathlon il y a une dizaine d’années”.

Chaque semaine, en pleine saison, Dominic s’entraîne minimum une quinzaine d’heures, voire jusqu’à 20 heures dans les semaines qui précèdent une épreuve. “Mais je tiens à ce que ce sport reste un loisir, je tiens à garder un équilibre entre mon travail, ma famille et le triathlon”.



loisirs



outils

La direction Réseau d'Infrabel se dote de 27 véhicules de permanence parfaitement équipés. Grâce à ces nouvelles camionnettes, les équipes des permanences pourront intervenir dans des conditions optimales en cas d'incident ou d'accident sur le réseau.

Encore plus sur

En cas d'incident ou d'accident sur le réseau ferroviaire, les équipes des 27 permanences de la direction Réseau d'Infrabel doivent pouvoir intervenir rapidement et efficacement. Afin de les aider dans cette tâche, chaque permanence disposera d'ici peu d'un véhicule de permanence moderne, perfor-

mant, et surtout comprenant tous les équipements et le matériel nécessaire.

Lucien De Keersmaecker, chef de division de I-R05 (Gestion opérationnelle du personnel, Logistique, Budget et contrôle de gestion): *"Avec les différents partenaires du projet, nous avons énormément réfléchi aux équipements nécessaires et à l'ergonomie des véhicules. Nous avons convenu d'aménager le coffre avec des armoires et*



Un GPS spécial chemins de fer

On le voit, les camionnettes sont dotées de toute la technologie nécessaire. En plus des connections bluetooth, les agents des permanences ont à leur disposition un GPS *Spécial chemins de fer*, comprenant certaines données liées à notre réseau ferroviaire. Pratique, et beaucoup plus rapide, quand on doit, par exemple, rapidement situer un passage à niveau !

Lucien De Keersmaecker, Corinne Deom, Eddy Clement, Gino Maes et Paul Boydens lors de la remise officielle de la clé au Manager de la GRI-R de Courtrai Gino Maes, le 19 juillet.



La sous-station de traction mobile Bien plus qu'un gadget !

De nos jours, les trains belges roulent principalement à l'électricité. Les caténaires sont alimentées par les sous-stations de traction. Mais que se passe-t-il lorsque l'une d'elles tombe en panne ? La solution ? La sous-station de traction mobile.

Une sous-station de traction (SST) est une installation électrique qui alimente les caténaires en électricité. Il s'agit d'un maillon important dans l'organisation d'un trafic ferroviaire fluide. Si, pour l'une ou l'autre raison, une SST tombe en panne, cela peut poser des problèmes importants. Par exemple, après l'incendie dans la SST de Bruxelles-Midi et malgré les nombreux efforts, il a fallu attendre plus de six mois avant de voir le trafic ferroviaire entièrement rétabli.

En à peine un jour

Afin d'éviter de tels problèmes, le service Courants forts (direction Infrastructure) et la cellule BRIO se sont penchés sur cette problématique et ont proposé cette solution aussi simple que géniale: la sous-station de traction mobile. La SST est placée dans des conteneurs, conformes aux règles du transport régulier, et qui peuvent être soulevés par une grue. La station se compose de plusieurs modules qu'on peut utiliser en fonction des besoins.

Le grand avantage est sa disponibilité à court terme. En à peine un jour, il est possible de monter un poste de sectionnement qui offre une solution valable. Après une

semaine, on peut proposer un remplacement à part entière, car à ce moment-là l'installation de la SST mobile est achevée. Cette solution permet en outre d'assurer la continuité des services d'Infrabel (Business Continuity Management).

Un engin très performant

Le responsable du service Courant Fort, Richard Marcelis, est très fier de cette réalisation: "Il s'agit d'un engin très performant. Son aspect le plus novateur est l'installation d'un transformateur dans un conteneur. Cette solution est proposée par SCT CG Holdings Belgium et Areva T&D, en collaboration avec Siemens comme sous-traitant, mais l'engineering a été entièrement assuré par Infrabel. Une bonne raison d'être fier de notre entreprise !"

Les sous-stations de traction mobiles doivent être mises sous tension afin d'éviter l'usure. C'est pourquoi elles sont utilisées à des endroits où elles peuvent se montrer utiles sans être absolument indispensables. Par exemple, à côté d'une SST vieillie qu'il faut moderniser. Envie d'observer cela de vos propres yeux ? Rendez-vous à la gare de Sint-Joris-Weert, où la première SST mobile est installée...

outils

vite place

des tiroirs pouvant contenir tout le matériel d'intervention: EPI (équipements de protection individuelle), drapeaux... ainsi que des prises électriques, une réserve d'eau et de carburant, un groupe électrogène...

Camionnette = bureau

De plus, les camionnettes sont aménagées de telle manière qu'elles font office de bureau. En effet, elles sont équipées de sièges, d'une table, de tableaux blancs, d'armoires... avec également la possibilité d'utiliser notamment un PC portable et une imprimante.

Enfin, ces camionnettes sont dotées d'une sirène et d'un gyrophare dans le but de signaler, de manière sonore et visuelle, leurs déplacements en cas d'urgence.

Ces camionnettes sont donc un plus pour les conditions de travail de notre personnel et apportent également de manière indirecte une valeur ajoutée à la sécurité et à la ponctualité".

Amenez-nous de nouveaux collègues...

Vous êtes ambassadeur
du Groupe SNCB.



Groupe SNCB

INFRABEL
Right On Price

OS HOLDING

B SNCB

Intéressé ?

Plus d'info sur l'intranet

Label
Egalité Diversité