

# 61connect

Magazine du personnel du groupe SNCB DÉCEMBRE 2010



Fais gaffe  
à la flotte,  
Charlotte!



Supplémentaire Infrabel Energie 10.11  
100% renouvelable, 100% écoresponsable,  
100% d'investissement, 100% d'innovation.  
N°1 : [forumenergiesib-holding.be](http://forumenergiesib-holding.be)

350 poètes  
ont rimé pour nous

L'ENTREPRISE EST DURABLE... et elle le dit  
LES ATELIERS SNCB sont attentifs à l'environnement  
SNCB ETC., les anciens et nouveaux clients d'Infrabel

INFRABEL  
Agit en France



# connect

## dans ce numéro

### stratégie

- 3 Le Groupe SNCB se profile dans la durée
- 6 Les ateliers sont écologistes
- 9 Infrabel et ses clients: écouter pour mieux servir

### métier

- 8 Devenir un excellent leader, ça se travaille !

### sécurité

- 10 Suicides sur les voies: agir pour prévenir les drames

### nous

- 11 Les conducteurs de Bertrix relèvent le défi
- 16 La grande migration

### en bref

- 4 Nouvelles applications pour les entreprises
- 4 Railtime élargit son offre
- 4 AT Charleroi: le hall RER construit
- 5 L'info-voyageurs, déjà sur vos écrans !
- 12 Tous différents, c'est plus marrant
- 12 Le rail unifie l'Europe
- 12 Thalys: avec les amis !
- 13 Un beau livre sur les gares de Gand
- 14 Des bourgmestres et des policiers au SOC
- 14 Matériel historique entretenu à Cuesmes
- 14 Super ton slogan, Bertrand !
- 15 85%

03

s'inscrire dans  
la durée

06

boiler solaire à Hasselt

09

un des clients  
d'Infrabel

INFRABEL  
Région wallonne



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,  
John Deroo

MISE EN PAGE [www.jaja.be](http://www.jaja.be)

PRODUCTION Albe De Coker

ADRESSE Connect, H-CO.001, s. 26/2  
52-54 rue de France, 1060 Bruxelles  
[connect@b-holding.be](mailto:connect@b-holding.be)



Entreprise durable

# Le Groupe SNCB

## se profile dans la durée

**Le groupe SNCB veut jouer un rôle essentiel et croissant en matière de mobilité, et pour cela, intégrer la notion de durabilité dans les différentes facettes de sa gestion. Sa démarche est expliquée dans le Rapport de développement durable publié en août 2010 et un site internet nouveau: [www.rail-durabilite.be](http://www.rail-durabilite.be)**

stratégie

**L**e premier Rapport de développement durable, publié en 2009, avait été remarqué par Business & Society Belgium, un réseau qui se préoccupe de la responsabilité sociétale des entreprises et guide celles-ci dans leur réflexion et leurs actions spécifiques. Le jury des *rappports* l'avait estimé très réussi pour une première édition.

En 2010, un service du Holding a édité un deuxième Rapport et ouvert un site internet axé sur la durabilité. Le rapport et le site ont globalement le même contenu. Un contenu très informatif: même des cheminots de longue date peuvent y faire des découvertes. Un contenu très intéressant, car il détaille la stratégie du Groupe pour être réellement durable.

### Le Groupe et ses activités

Après une description du Groupe dans ses grandes lignes, ses grands chiffres et ses

défis majeurs, le rapport aborde les trois volets d'activité.

D'abord le train et tout ce qui doit spécifiquement être suivi afin qu'il reste attractif: la qualité, la ponctualité, la sécurité. Sans oublier les aspects qui font de lui un mode de déplacement idéal en termes environnementaux.

Deuxième volet: la gare et les lieux de travail. La philosophie nouvelle de gestion de la gare vise à la rendre familière et pratique tant pour ses voisins que pour les voyageurs qui y prennent le train. Son intégration dans la vie sociale prime. Et là, comme dans les ateliers, par exemple, l'environnement doit aussi faire l'objet de beaucoup de soins (énergie, CO<sub>2</sub>, eau, déchets...).

La voie ferrée a évolué depuis le premier concept, il a y 175 ans. Elle le devra encore, au profit de la sécurité, de la biodiversité, du bruit... On s'y emploie.

Enfin, le Groupe veut mener une ap-

proche *durable* vis-à-vis de tous les acteurs humains: son personnel et tous ceux qui ont un lien (faible ou fort) avec son activité, tels les riverains, les institutions de tous genres, les clients et les fournisseurs, etc. Il s'en explique en détails.

A lire sur écran ou en téléchargeant le Rapport: que des découvertes utiles, que du bonheur.

[www.rail-durabilite.be](http://www.rail-durabilite.be)  
téléchargement du  
rapport au départ de ce site.





## AT Charleroi: le hall RER construit

Commencé en mai 2010, le chantier du nouveau hall de l'AT Charleroi, destiné à l'entretien des futures rames Desiro qui circuleront notamment pour le RER avance à rythme soutenu. C'est que le hall doit être opérationnel en février 2011. Le timing des travaux est serré mais l'atelier devrait être prêt dans les délais.

Fin novembre dernier, lorsque la photo a été prise, le gros œuvre était achevé – murs, toit, pilotis à l'intérieur. Les portes et fenêtres allaient être placées. Il restait ensuite à équiper l'atelier du chauffage, de l'électricité, du réseau informatique, etc.

Pour rappel, Siemens livrera début 2011 les premières des 305 rames Desiro à la SNCB. Trois ateliers seront chargés de leur entretien: Merelbeke, Stockem et Charleroi.

bref

## Railtime

Le 1<sup>er</sup> décembre, le site [www.railtime.be](http://www.railtime.be) s'est enrichi d'une nouvelle fonction: en plus des recherches par gare, qui restent possibles, RailTime informe désormais également sur l'ensemble du trajet entre deux gares.

Le site web RailTime, qui informe en temps réel sur le trafic ferroviaire en Belgique, est rapidement devenu un site pratique et fort visité.

Trajet		Gare	
De	<input type="text"/>	Date	13/10/2010
A	<input type="text"/>	Heure	11:57
		Départ	Arrivée
ou Recherche par n° de train		<input type="text"/>	
		Chercher	



## Nouvelles applica

Jusqu'à ce jour, la majeure partie des entreprises ne proposent sur leurs intranet que les plans des routes. Dans le meilleur des cas, leur personnel dispose également d'informations sur le trajet en train. Mais cela change: désormais, SNCB Mobility propose gratuitement aux entreprises 3 nouveaux outils d'aide à la planification des voyages, pour tous les transports en commun, train, tram, bus et métro:

- **Multimodal accessibility sheet:** l'entreprise peut installer sur son intranet un planificateur de voyages, présentant aussi tous les arrêts des transports en commun à proxi-

# élargit son offre

Dorénavant, le moteur de recherche se compose de deux modules. D'une part, les voyageurs peuvent se renseigner via l'onglet *Gare* sur tous les trains qui desservent une gare de leur choix. D'autre part, RailTime les renseigne, via l'onglet *Trajet* sur le trajet entre deux gares, y compris les correspondances.

En premier lieu, trois trajets possibles sont proposés, avec entre autres une indication des heures de départ et d'arrivée et des retards éventuels. Pour obtenir plus d'informations sur un trajet particulier, il suffit de cliquer sur l'icône dans la colonne *détails*. Ceux-ci reprennent toutes les informations sur les cor-

respondances, la voie de départ et la destination. En cliquant à nouveau sur l'icône, le voyageur reçoit tous les détails du train et du trajet sélectionnés.

Cet outil élargi permet ainsi de rechercher aussi bien des informations en temps réel que les heures d'arrivée et de départ théoriques futures. En cas d'incidents, la barre d'informations en haut de la page informe les voyageurs sur d'éventuelles perturbations sur le réseau ferroviaire belge. L'itinéraire est une réalisation de I-CP Corporate Projects, I-R.1 Information Management, ICTRA, Syntigo et DUO.

## tions pour les entreprises

mité (train, tram, bus, métro).

- **Multimodal dynamic timetable:** c'est une application permettant d'afficher les départs immédiats de tous les transports en commun près de l'entreprise via un écran situé dans un lieu de passage (hall d'entrée) ou l'intranet.
- **Widget journey planner:** un mini planificateur de voyages de porte à porte, que les entreprises peuvent placer sur leur intranet.

**Pour voir un exemple, rendez-vous sur la page d'accueil de l'intraweb de la SNCB.**



## L'info-voyageurs, déjà sur vos écrans !

Depuis octobre 2010, de nouveaux écrans sont apparus dans nos gares: les *moniteurs de crise*. Leur but ? Informer les voyageurs des perturbations du trafic ferroviaire. C'est la première fois qu'au sein du groupe SNCB, un canal d'information dédié à la communication de crise est mis en place.

### Une information claire et efficace

Les moniteurs sont situés aux entrées des gares et à proximité des écrans annonçant les trains au départ.

En cas de perturbations, l'équipe Info Public du service Information Management d'Infrabel envoie la nouvelle aux moniteurs. Elle communique au minimum l'évènement, la ligne concernée et les conséquences. Si possible, elle propose également des solutions aux voyageurs. Actuellement, les informations paraissent dans la langue de la région. Dans le futur, elle seront données en quatre langues dans les gares internationales: le français, le néerlandais, l'allemand et l'anglais.

Un système de couleurs indique aux voyageurs l'importance des problèmes. Les petits retards sont annoncés par un cadre orange; les événements importants dans un encadré rouge. Un cadre bleu signifie qu'il n'y a aucune perturbation sur le réseau.

Pour fin novembre 2010, seize gares devaient être connectées au système. Parmi elles, de grands points de transit comme Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central, Liège-Guillemins, Gand-Saint-Pierre, Louvain et Mons. A terme, 122 gares seront équipées de moniteurs de crise.



1

1. Frans Vande Cauter, Gerard Cornelissen et Gaetan Vanlokeren devant le champ de roseaux. 2. Le bassin de collecte de l'eau de pluie. 3. Les panneaux alimentant le boiler solaire.



2



3

Ecologie en ateliers

# Le champ de roseaux d'Hasselt

**Pour pouvoir déverser ses eaux usées dans les égouts, l'AT Hasselt a développé son propre système d'épuration: un champ de roseaux.**

L'eau qui provient du nettoyage des locomotives et des voitures est toujours très sale. De plus, l'eau du trainwash contient des produits chimiques potentiellement néfastes pour l'environnement.

Les eaux usées en provenance de l'atelier d'Hasselt ne pouvaient donc pas être déversées dans les égouts. L'atelier a développé son propre système d'épuration, un champ de roseaux.

## Roseaux

Les eaux usées sont d'abord envoyées dans un bassin de décantation, où les métaux lourds sont filtrés. Cette eau passe ensuite dans un second bassin avant d'être déversée dans le champ de roseaux. Pour l'eau du trainwash, cela représente une distance de près d'un kilomètre. Chaque semaine, c'est 140 m<sup>3</sup> de ces eaux usées qui y sont purifiées. Ces eaux pures sont ensuite déversées dans un étang avant de rejoindre les égouts.

"Le champ de roseaux purifie l'eau d'une manière très naturelle" explique Gérard Cornelissen de l'AT Hasselt. "Les ro-

seaux apportent de l'oxygène dans l'eau, permettant aux bactéries présentes d'agir".

Les résultats sont limpides. Avant l'utilisation du champ de roseaux, les eaux usées contenaient des HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) dont la teneur était six fois plus élevée que la norme autorisée de 1.000 mg/m<sup>3</sup>. A l'heure actuelle, grâce au champ de roseaux, elle n'est plus que de 260 mg/m<sup>3</sup>. Ce qui est nettement en dessous de la norme légale. "Nous devrions pouvoir boire cette eau" poursuit Gérard Cornelissen.

## Autres initiatives

Mais l'AT Hasselt a également pris d'autres initiatives. Il emploie ainsi depuis quatre ans un boiler solaire. Ce boiler alimente les douches en eau chaude et contribue pour moitié à la fourniture d'eau chaude nécessaire au nettoyage de l'intérieur du matériel.

Enfin, l'atelier collecte l'eau de pluie: "Environ la moitié de l'eau de pluie tombant sur le toit est récupérée et versée dans un grand bassin. Cette eau est ensuite utilisée dans le trainwash".



Le

**En collaboration avec l'atelier d'Ostende, le service de soutien B-TC.0A a choisi un moyen économe en énergie pour chauffer les ateliers et produire simultanément de l'électricité bon marché: la cogénération.**



stratégie



Le PET d'Ostende finalise l'installation du système de cogénération. De gauche à droite: Jean-Pierre Neyt, Herman Vogelaers, Gaston Hardy (TW Hasselt) et Daniël Paridaen.



# micro-générateur d'Ostende

Fin 2008, il a été décidé de remplacer la vieille installation de chauffage au mazout du PET Ostende par une chaudière à condensation à haut rendement moderne, combinée à un micro-cogénérateur.

## Courant et chaleur

Mais qu'est-ce qu'un micro-cogénérateur? Lorsqu'on observe le schéma ci-joint, on en comprend plus clairement le fonctionnement. Un moteur au gaz entraîne un alternateur qui transforme l'énergie mécanique en électricité<sup>(1)</sup>. Quand cet alternateur tourne à plein régime, il produit 50kW. Dans un moteur ordinaire, la chaleur produite est perdue. Dans le micro-cogénérateur

d'Ostende, cette chaleur est récupérée via des échangeurs thermiques<sup>(2)</sup> et utilisée pour le chauffage de l'atelier et la production d'eau chaude pour les douches. Cette chaleur est stockée dans un ballon d'eau chaude de 3.000 litres, pour une puissance moyenne de 82 kW thermique. Une unité de micro-cogénération produit donc simultanément de l'électricité, de l'eau chaude sanitaire et du chauffage.

## Avantages

L'installation d'un cogénérateur représente pour le PET Ostende une sérieuse économie. "Nous avons par le passé une consommation d'électricité facturée de 432.000 kWh par an. Grâce au cogénérateur, la

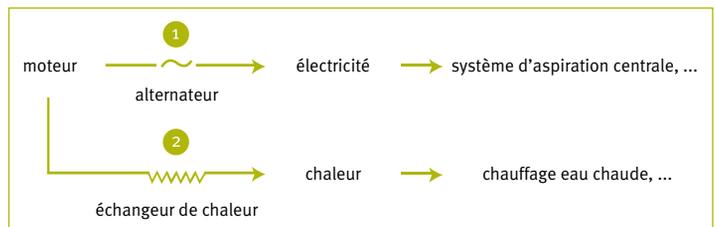
consommation facturée a été réduite à 182.400 kWh par an. Nous produisons donc la quantité restante, et cela au prix du gaz naturel (donc trois fois moins que le prix de l'électricité)" dit Herman Vogelaers de B-TC.oA.

"Un cogénérateur ne peut être rentable que s'il fonctionne au moins 3.000 à 4.000 heures par an. Au PET Ostende, cela ne pose aucun problème, car il fonctionne 24 heures sur 24" explique Réginald

Capouillez. "Le coût de cette installation de micro-cogénération sera remboursé en maximum 11 ans".

## Projet pilote

"Pour ce projet pilote à Ostende, nous avons pu compter sur la bonne collaboration entre les ateliers d'Ostende et de Hasselt et les services centraux de B-TC. Si le projet est un succès, il sera reproduit en d'autres lieux" poursuit Bernard Sion.



# Salzennes trie les déchets



L'atelier central de Salzennes essaie autant que possible de trier ses déchets. Chaque hall de l'atelier dispose pour cela d'un mini parc à conteneurs avec autant de conteneurs qu'il y a de types de déchet: carton, plastiques dangereux, pots de peinture vides, filtres usagés, cartouches d'encre, batteries de locomotives, bouteilles aérosols, plaquettes de frein, frigolite, etc. Une équipe enlève quotidiennement ces déchets.

Les résultats sont parlants. En 2000, l'atelier produisait 300 tonnes de déchets non triés. Grâce au tri, ce volume avait fondu à 36 tonnes seulement en 2009.



Management

# Devenir un excellent leader, ça se travaille !

Dès 2011, le service HR d'Infrabel lance People Management, un programme de développement des compétences en gestion d'équipe. Il est spécifique à Infrabel et destiné à tous les responsables d'équipe, quel que soit leur rang.



métier

**P**eople Management est un projet qui concerne chaque agent d'Infrabel: le projet *SatisfAction* a mis en évidence le fait que les collaborateurs attendent d'un responsable hiérarchique d'être un bon leader qui les inspire. Des exemples ? Motiver, guider vers les résultats attendus, développer, donner l'exemple, organiser, (se) remettre en question, féliciter ou donner du feedback constructif, ou encore gérer les situations critiques vécues par son équipe.

### Orienté humain et interactif

Si les responsables d'équipe sont souvent choisis pour leur excellente expertise technique, beaucoup sont peu préparés à la gestion

humaine proprement dite. Or, il faut maîtriser tant la technique que le relationnel pour obtenir les résultats attendus.

L'objectif de People management est donc de responsabiliser plus encore les dirigeants face à leurs missions et rôles, ainsi que de développer les meilleures pratiques de leadership au sein d'Infrabel. Atteindre les résultats et veiller au bien-être: tout est une question de comportement au quotidien.

Une des grandes forces de ce programme est d'être conçu en fonction de la réalité du terrain. De plus, parce qu'étudier ou écouter ne suffit pas, les méthodes seront des plus interactives. Des jeux de rôle avec acteurs seront proposés, ainsi que des préparations, mises en situation, travaux de groupes,

exercices réels à faire entre les jours de formation, etc.

### En pratique

Concrètement, durant plusieurs années et sur plusieurs thèmes, plus de 3.000 personnes d'Infrabel seront concernés par ce projet mis en place par la cellule People & Team Development du service HR d'Infrabel, en collaboration étroite avec les Directions, Train@Rail et le service Corporate & Public Affairs d'Infrabel.

Le premier thème, appelé *Respect!*, démarre début 2011. Son objectif est de sensibiliser aux différents types d'abus sur le lieu de travail. Il s'agit d'informer sur les risques et responsabiliser sur les actes préventifs nécessaires pour mieux gérer ces situations, souvent très délicates.

Pour plus d'information, écrivez à [peoplemgt@infrabel.be](mailto:peoplemgt@infrabel.be) ou contactez Veerle Vanleene et Stéphanie Desmit, de l'équipe People & Team Development, HR Infrabel.





Les Account Managers d'Infrabel, de gauche à droite: Enjo Meeus, Michel Geubelle, Cathy Verbraeke, Kris Van Crombruggen



## Clients

# Infrabel et ses clients: écouter pour mieux servir

**La SNCB n'est plus le seul client d'Infrabel. Depuis la libéralisation du rail, une dizaine d'entreprises circulent sur le réseau ferroviaire belge. Qui prend en charge les demandes de ces nouveaux clients ?**

stratégie

TEST

**Connaissez-vous les clients d'Infrabel ?**

**1. Quel est le dernier opérateur arrivé sur le réseau belge ?**

- a. SNCF
- b. DB Schenker
- c. Eurostar

**2. Lequel de ces opérateurs est-il une filiale de SNCF Fret ?**

- a. ERS Railways
- b. Captrain
- c. Euro Cargo Rail

**3. Lequel de ces opérateurs fut le premier à rouler en Belgique en plus de la SNCB ?**

- a. DLC
- b. SNCF Fret
- c. Trainsport

Solutions: (a) - (b) - (c)

**A** l'origine de la libéralisation du secteur ferroviaire, un ensemble de normes européennes qui imposent l'ouverture du marché du transport par le rail. Aujourd'hui, elles s'appliquent tant au transport international et national de marchandises, qu'au transport international de voyageurs. Ainsi, de nouveaux clients pour Infrabel sont arrivés sur le marché belge. Evidemment, n'est pas opérateur ferroviaire qui veut. Il est nécessaire de disposer au préalable d'une licence et d'un certificat de sécurité, avant de pouvoir signer un contrat d'utilisation de l'infrastructure belge. En échange, le gestionnaire de l'infrastructure garantit à tous ses clients un accès non discriminatoire à un réseau fiable, sûr et moderne.

### Qui dit clients, dit relations commerciales

Très vite, il a été indispensable pour Infrabel de mettre en place une cellule

chargée de gérer les clients sur le plan commercial. Telle est la mission confiée aux Account Managers. Leur priorité est d'écouter les besoins réels des clients et de trouver une solution sur mesure pour chacun d'entre eux. Pour ce faire, ils organisent, à différents moments de l'année, des réunions destinées, notamment, à discuter des plans stratégiques que le client souhaite développer.

Une écoute attentive des besoins a également poussé le service à développer, sur le site Internet de la direction Accès au Réseau, le business corner, destiné aux clients. Après avoir reçu une formation, ceux-ci peuvent consulter et gérer leur dossier depuis leur bureau. Dans la plus grande confidentialité, ils peuvent réserver rapidement un sillon, suivre le parcours d'un train, accéder à sa composition, consulter les facturations, etc. On le voit, la satisfaction du client reste donc au cœur des préoccupations quotidiennes d'Infrabel.

Sécurité d'exploitation

# Suicides sur les voies

## agir pour prévenir les drames

Faire diminuer le nombre de suicides sur les voies, c'est le but d'une cellule mise en place en 2008 par Infrabel. Depuis peu, un groupe de travail transversal (Infrabel-SNCB Holding-opérateurs) s'attaque aussi à cette problématique.

sécurité

**E**n 2009, 91 personnes ont mis fin à leurs jours le long des voies ferrées. Un chiffre interpellant, qui, malheureusement reste constant.

Derrière la souffrance de l'individu subsistent les questions de ceux qui restent: les familles bien sûr, mais aussi le personnel de bord, ainsi que les personnes concernées qui se rendent sur les lieux après l'événement.

En plus du drame humain, ces actes désespérés ont aussi des conséquences très pragmatiques, dont de nombreux retards et suppressions de trains, et constituent donc une entrave aux deux priorités d'Infrabel: la sécurité et la ponctualité.

### Une cellule de réflexion

Partant de ces constatations, la cellule Prévention des suicides sur les rails a été créée fin 2008. La création de cette cellule répondait à un article du contrat de gestion, qui prévoyait la rédaction d'un plan d'actions pour diminuer le nombre de suicides sur les voies.

Cette cellule, qui compte 2 collaborateurs, a mené une réflexion sur les points sensibles du réseau, et a pris contact avec une série d'experts externes sur la thématique.

### Des actions concrètes

Les premières actions concrètes ont été entreprises dès 2009, avec la sensibilisation des autorités locales et des institutions psychiatriques, et la pose de grillages à certains endroits sensibles, deux actions qui se poursuivent encore aujourd'hui.

Mais parce qu'agir seul face à cette problématique ne suffit pas, Infrabel a lancé un groupe de travail nommé SPWG (Suicide Prevention Working Group). Son but est de collaborer activement, avec la SNCB-Holding et les opérateurs ferroviaires, pour faire diminuer le nombre de suicides, de tentatives de suicide, et leurs impacts.

Ce groupe, lancé en octobre 2010, est chapeauté par les directions Réseau (Cellule Prévention des suicides sur les rails) et Accès au Réseau (Gestion des Risques) d'Infrabel.

### Quelques mesures complémentaires possibles

Mettre en place différentes actions aux endroits sensibles (amélioration de l'éclairage, bornes d'appel...), former le personnel afin qu'il soit apte à repérer des agissements suspects, lancer des campagnes de sensibilisation...



Vers Bâle

# Les conducteurs de Bertrix relèvent le défi

nous

**Pour Henri Colles, instructeur à la CTC Arlon, l'Arlonais a toujours eu le regard tourné au-delà de nos frontières. C'est donc naturellement que les conducteurs du dépôt de Bertrix ont été volontaires pour effectuer des prestations jusqu'à Bâle.**

**A**rlon, c'est historique, on a toujours regardé au-delà de nos frontières. Et comme conducteurs, on conduisait déjà jusqu'au Grand-Duché de Luxembourg. Depuis le raccordement de Longwy, c'était tout naturel de vouloir conduire en France aussi" explique Henri Colles, chef faisant fonction de la CTC Arlon. "Par curiosité, par envie de rencontrer d'autres gens. Nous avons commencé par circuler jusqu'à Metz, puis Mulhouse".

## Spécifique à Bertrix

Avec la libéralisation du trafic de marchandises, la SNCB entendait pouvoir circuler jusqu'à Bâle, à plus de 400 km de Bertrix. Les trains sont assurés au sein de SIBELIT, une entreprise de traction commune à la SNCB, SNCF, CFL et CFF qui met des trains de marchandises en service d'Anvers vers Luxembourg, le nord de la France et l'Italie.

Actuellement, 16 conducteurs et instructeurs du dépôt de Bertrix ont

été formés et certifiés pour circuler sur le réseau suisse jusqu'à Bâle.

Henri Colles poursuit: "Rouler en Suisse, cela a signifié connaître une quatrième réglementation. Mais les conducteurs du dépôt de Bertrix ont voulu relever le défi: ils conduisent depuis la mi-décembre 2009 des trains jusqu'à Muttenz, gare de triage au sud de Bâle".

## Une prestation vers la Suisse

Concrètement, comment se passe une prestation? "La prestation de Bertrix à Muttenz dure environ 9 heures. Nous effectuons un HLP de Bertrix à Thionville où nous prenons notre train, en général une locomotive française de type BB 37.000. Nous la conduisons jusqu'à Muttenz. Là, nous garons la locomotive puis découvrons à l'hôtel. A peu près 9 heures après, nous reprenons les commandes d'un train jusqu'à Thionville, parfois Bettembourg au Grand-Duché". Au total, 4 trains font chaque semaine le trajet de et vers Bâle.





# Le rail

phrase que le Secrétaire d'Etat à la mobilité Etienne Schouppe encourageait les spécialistes du rail à participer au colloque *Le rail unifie l'Europe.*

Organisé le 15 novembre dernier, à Liège, dans le cadre de la présidence belge de l'Union européenne, en association avec le SPF Mobilité & Transports et SNCB-Holding, ce colloque international à haut niveau avait pour

*L'interopérabilité est l'affaire de tous car elle nous concerne tous et participe à l'unification du secteur ferroviaire et donc au renforcement de l'Union. C'est par cette*

## Tous différents, c'est plus marrant

bref

Le 16 novembre, Journée internationale de la tolérance instituée par l'ONU en 1996, la SNCB-Holding a voulu faire l'éloge de la diversité au sein de la communauté des utilisateurs des gares.

*Tous différents, c'est plus marrant* disait le slogan de cette campagne menée dans les gares de Namur, Liège, Charleroi et Ottignies, Bruges, Gand-Saint-Pierre, Louvain et Anvers-Central.

A Namur, Charleroi, Gand et Anvers, un ballon gonflable en forme de distributeur de friandises de toutes les couleurs occupait le cœur du hall et des friandises ont été distribuées aux navetteurs avec un dépliant explicatif.

Le photographe de Connect a posé l'œil et l'objectif sur le ballon et sur des voyageurs témoins de la différence.



## Thalys:

Il y a une fois de plus moyen de faire plaisir à 4 amis grâce à la promotion *Fip and friends* offerte sur le Thalys normal et sur le Thalys Neige.

### En Thalys thalys

Jusqu'au 24 mars 2011 inclus, si nous bénéficions de facilités de circulation, nous pouvons acheter au guichet d'une gare *vente internationale* 4 allers-retours à prix très avantageux qui seront utilisés par des proches ou amis.

Ces billets sont valables en confort 1 pour toutes les destinations des Thalys *ordinaires* du 3 janvier au 24 mars: Paris-Nord, Aix-la-Chapelle, Cologne, Amsterdam, Schiphol, Utrecht et Rotterdam.

Le prix aller-retour en confort 1 vers ces destinations est fixé à € 60, excepté pour Anvers-Paris (€ 70) et Liège-Aix-la-Chapelle (€ 40).

### Thalys neige

La même possibilité de cadeau



# unifie l'Europe

thème l'interopérabilité technique et économique. L'interopérabilité est une condition incontournable à remplir pour assurer le développement durable du chemin de fer en Europe.

Près de 170 personnes ont assisté à ce colloque. Parmi elles, outre ses trois organisateurs, Etienne Schoupe, Carole Coune et Jannie Haek, on pouvait reconnaître le ministre wallon de la mobilité, le di-

recteur exécutif de la Communauté des chemins de fer européens, les directeurs généraux de Réseau (Infrabel) et SNCB Europe, le directeur exécutif de l'Agence ferroviaire européenne, de hauts représentants de l'UIC, de l'Union européenne et des opérateurs ferroviaires des pays voisins... Un groupe impressionnant, photographié par Connect juste avant sa visite de la gare des Guillemins.



## avec les amis !

est offerte sur les Thalys *neige* à destination de Chambéry Challes les Eaux, Landry, Aime La Plagne, Bourg-St-Maurice, Moutiers Salins et Albertville, dans les Alpes françaises.

Ces trains circulent le samedi jusqu'au 16 avril direction sud (au départ d'Anvers-Berchem et de Bruxelles-Midi), le samedi du 25 décembre au 23 avril pour le retour.

Les prix: €150 aller/retour au départ de Bruxelles-Midi

et €154 aller/retour au départ d'Anvers-Berchem. Là aussi, le voyage se déroule en confort 1.

### Deux précisions importantes

L'échange et le remboursement des billets achetés dans ces conditions ne sont pas admis.

Vous n'êtes pas obligés d'accompagner les bénéficiaires de ces cadeaux: vos 4 proches ou amis peuvent voyager sans vous.



©SNCF - CAV - Michel URTADO

## Un beau livre sur les gares de Gand



*Gent op het spoor* vient de paraître aux éditions Snoeck. Un beau livre qui devrait plaire aux amateurs d'histoire ferroviaire.

*Gent op het spoor* invite à un voyage nostalgique en train, à la découverte des gares de Gand: de Gent-Zuid où arriva le premier train en 1837 en passant par Dampoort (composée de deux gares voyageurs) ou encore Gent-Rabot pour arriver à Gent-Sint-Pieters en 1912. Mais ce beau livre est plus qu'un regard tourné vers le passé, il évoque aussi le futur de Gand-Saint-Pierre et son rôle important dans le chemin de fer de demain. Il est aussi un guide bienvenu pour qui veut visiter la deuxième ville scaldéenne du pays.

Le livre coûte 32 euros et vous pouvez le commander auprès de la SNCB-Holding au secrétariat du directeur de district Nord-Ouest (Info: 09/241 23 07), Koningin Maria Hendrikaplein 2, Gand. Il vous suffit de virer le montant sur le compte n° IBAN BE 37 0003 2541 8428 (SWIFT/BIC: BPOTBEB1) de la SNCB-Holding avec la communication suivante: *Gent op het spoor*.



Des bourgmestres  
et des policiers au

SOC

**Le SOC (Security Operations Centre) veille en permanence à rendre les gares et leurs environs viables et sécurisées.**

**Le 25 novembre, il a reçu la visite d'un groupe de bourgmestres, de commissaires de police et chefs de corps et de collaborateurs de sécurité de la région flamande.**

L'Union des Villes et Communes de Flandre (VVSG) est à la fois un service d'appui et un service d'études pour tous les acteurs de la gestion locale, des zones de police, des intercommunales, etc. Une entreprise ferroviaire et ses gares, par leur importante fonction sociale, ne doivent pas rester inconnues de ces instances. Pour cette raison, le Corporate Security Service de SNCB Holding participe depuis un moment déjà au groupe

expert vidéosurveillance de la VVSG.

### Approche intégrale

Les problèmes sociétaux ne disparaissent pas à la porte des gares; aussi, la collaboration avec tous les acteurs est-elle cruciale. L'objectif est d'aboutir à une politique de sécurité intégrale et intégrée. La cellule Prévention et Sécurité sociétale noue, dans ce but, depuis 2009, des liens de collaboration aussi solides que possible avec les villes et communes belges.

La visite au SOC organisée par la VVSG cadre bien dans ce projet: il faut montrer aux responsables locaux comment nous travaillons très concrètement à la réalisation de cette politique de sécurité. La trentaine de visiteurs au SOC ont été, au cours de la réunion qui a suivi, informés de l'état de la vidéosurveillance en Flandre et éclairés quant aux liens de collaboration possibles avec SNCB Holding.

bref

# Super

## Eteins en sortant, Gaëtan!



Soyons chacun 'Relais Energie' là où nous travaillons. Et adressons nos constats d'anomalies, nos suggestions etc. à [forumenergie@b-holding.be](mailto:forumenergie@b-holding.be)

# Matériel historique entretenu

Depuis début 2009, cinq anciennes voitures L du service Patrimoine historique de la SNCB-Holding ont été restaurées à l'atelier central de Cuesmes. Ces voitures, numérotées 31105, 39025, 32011, 32037 et 32143, ont été entièrement revues. Il faut dire qu'elles avaient subi les

affres du temps. Chaque voiture a demandé en moyenne 1.700 heures d'un travail d'orfèvre.

Tout a été contrôlé: les bogies, la traction, les freins. Les carrosseries et caisses rouillées ont nécessité de poser de nouvelles tôles, ensuite repeintes de neuf. Les châssis

des fenêtres ont été réparés et quelques vitres remplacées. Sur 20 essieux vérifiés, un a dû être remplacé, venu de l'AC Malines. Les autres ont été vérifiés à Cuesmes. Les freins ont été démontés et les distributeurs de freins envoyés à Malines.

L'équipe Patrimoine historique

de la SNCB Holding (H-CO) a, elle, traité les boiseries et les coussins des sièges. Le résultat est à la hauteur du temps investi: les cinq voitures sont comme neuves.

Ces voitures métalliques de type L ont fait leur apparition en 1933. Elles offraient davan-



# ton slogan, Bertrand !

**Vous vous souvenez des affiches *Ferme la loupiote, Charlotte, Coupe le radiator, Hector...* Pour poursuivre cette campagne de sensibilisation, nous avons organisé un concours de slogans. Un concours qui vous a inspiré !**

Les économies d'énergie, cela ne s'arrête jamais. C'est pourquoi, il faut poursuivre sans relâche la sensibilisation aux gestes citoyens sur nos lieux de travail. La précédente campagne interne d'affiches, composée de 16 rimes amusantes, avait recueilli un franc succès. Et dans la foulée, vous avez été nombreux à réagir au concours lancé sur intraweb à l'automne. Il s'agissait pour vous d'inventer de nouveaux slogans, toujours sous la forme de rimes avec un prénom, sur les thèmes relatifs à l'éclairage, au chauffage, aux PC, à l'eau, au tri, etc...

Et le moins que l'on puisse dire, c'est que vous avez été très créatifs ! Nous avons reçu près de 350 mails enthousiastes et enthousiasmants en quelques jours. Avec pour certains, plus d'une di-

zaine de rimes différentes, rigolotes, bien senties, percutantes... Au final, nous avons sélectionné 10 slogans (5 en français, 5 en néerlandais). Et les lots ? Les collaborateurs dont la proposition a été choisie reçoivent un coffret Bongo *Healthy Lunch*.

## Teasing...

Voici déjà une nouvelle affiche ! Vous découvrez les autres créations dans tous les espaces de travail du Groupe. Et à vous les bons réflexes pour économiser l'énergie ! Objectif : l'utilisation en *bon père de famille* de l'éclairage, du chauffage, des appareils informatiques, de l'eau etc.



# 85%



C'était, à la date du

22 novembre, la part d'engins équipés de la TBL1+ sur le total à installer prévu pour 2010 par SNCB Technics.

Les ateliers de Malines, Salzines, Stockem et Cuesmes ont équipé 265 engins de la TBL1+, sur le total de 297 engins à équiper en 2010.

Si l'on ajoute à ce chiffre les 34 voitures pilotes M6 équipées de la TBL1+ (intégrée dans l'équipement ETCS) et 22 locomotives ou automotrices équipées en 2009, 321 engins sont aujourd'hui dotés du système d'aide à la conduite.

## à Cuesmes

tage de confort et de sécurité que les voitures en bois. Les voitures L servaient pour les trains semi-directs et étaient équipées de quatre portes actionnées manuellement pivotant vers l'extérieur. Leur ouverture constituait un danger sur les quais, de sorte que ces voitures ont rapidement

été retirées de la Jonction Nord-Midi où les quais de gare sont étroits et en courbe. Elles ont servi pour les omnibus à l'arrivée des M2 dans les années 50 et ont été finalement quasi totalement supprimées en 1981. Les voitures restaurées seront utilisées pour des trains spéciaux historiques.





Courrier électronique

# Le grande migration

nous

**Tout le Groupe SNCB va changer de logiciel de courrier électronique. Il utilise depuis plus de dix ans l'outil mail et calendar de Teamware, qui ne répond plus aux standards du marché et aux critères de performance exigés par les utilisateurs. Un programme de migration vers MS Outlook est lancé. Parlons-en.**

C'est décidé: le Groupe SNCB va, pour sa messagerie électronique, abandonner Teamware, qui a vieilli. Et tout le monde, à terme, passera dans MS Outlook, bien plus adapté aux besoins, en termes de volume et de facilité. Dans un premier temps, les services offerts seront la messagerie, le calendrier et la gestion des contacts. Dans les phases suivantes, l'offre sera étendue aux possibilités de dialogue, aux réunions en ligne, aux sites collaboratifs et au partage de connaissances sur l'intraweb.

Tout le monde ne va pas *migrer* en même temps. Il faut installer MS Outlook sur tous les PC, identifier chaque utilisateur (en fonction de son id. et mot de passe Windows) et récupérer les données des boîtes Teamware, pour la continuité du travail. Cela prend du temps, donc un calendrier as-sés étendu a été proposé aux trois sociétés

du Groupe. Deux unités servent de *pilote* en décembre 2010: ICTRA, qui sera l'opérateur de la migration, et Accès au Réseau, l'unité la plus *indépendante* du groupe.

## Beaucoup d'avantages

Travailler en MS Outlook présentera un certain nombre d'avantages. Nous y entrerons au moyen du même mot de passe que nous utilisons pour entrer dans Windows.

Tout, mails, calendrier et liste des contacts se trouvera dans un environnement unique. La mailbox standard sera beaucoup plus grande que celle que nous avons dans TW. Tout pourra être consulté même hors connexion réseau. Les données seront stockées sur le pc de chaque utilisateur mais aussi sur un serveur sécurisé, ce qui garantira contre la perte d'information.

MS Outlook est très convivial et très facile à utiliser. Une fonction permet d'automati-

ser le classement et le marquage des mails entrants. La recherche d'un mail ou d'une réunion inscrite dans le calendrier est aidée par une fonction très performante, au point qu'une indication très fragmentaire débouche sur le bon résultat.

## Concrètement

Qu'est-ce qui va migrer? La mailbox on line TW, la mailbox offline TW, le calendrier tel qu'il existe depuis un mois avant la date de migration et une année après, le personal address book (c'est-à-dire nos contacts) et enfin les permissions mailbox et calendar.

La communication sera très individualisée. Chaque *migrant* sera averti en temps utile de la date de sa migration: un week-end pour la mailbox online, la semaine suivante pour l'offline. Les BSM ont déjà été informés et pourront accompagner les *migrants* un peu désorientés.