

CONNECT

MAGAZINE DU PERSONNEL DU GROUPE SNCB | 02.2011 | #63

40 ans
aux commandes

SNCB LOGISTICS EST OPÉRATIONNEL
LA MOBILITÉ S’AFFICHE SUR LE NET
LES AVEUGLES ONT REGARDÉ
LES SCULPTURES À LEUR MANIÈRE



dans ce numéro



6 Bien préparés face aux crises



9 Déneigeons!

13 Cheminot et sauveur de vies



14 La rose du désert au grand coeur

Buizingen, un an après la catastrophe

3

STRATÉGIE

Bien préparés pour faire face aux crises

6

Nouveau sur la toile: Go-Mobile

7

FRET

SNCB Logistics est opérationnel

8

MÉTIER

Comme neige au soleil

9

Conducteur depuis 40 ans

10

Accompagnateur jusqu'au bout des ongles

11

NOUS

Les malvoyants ne sont pas restés

de glace... 12

Les trois vies de Kris Van Hauwermeiren 13

Huguette, Rose des Sables 14

Cheminot et photographe 15

BREF

4



colophon

**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

PRODUCTION

Albe De Coker

ADRESSE

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

MEMBRE DE
ABCi

LE PAPIER DE CONNECT
RESPECTE L'ENVIRONNEMENT



Buizingen



Buizingen An 1

Les gouverneurs du Brabant flamand et du Hainaut se sont associés à la commune de Hal pour dresser sur la place de Buizingen une stèle commémorative de la catastrophe du 15 février 2010. Le Groupe SNCB a bien entendu participé à la cérémonie très sobre d'inauguration de la stèle le 12 février. L'hommage aux victimes n'a pas fait l'objet de discours. Des familles endeuillées ont simplement lu des poèmes écrits pour la circonstance. Le texte lu en français est l'œuvre de Pierre Coran, un écrivain hennuyer qui s'est rendu célèbre en publiant des romans, des contes et des poèmes. Le voici.

Le monde des certitudes
n'est pas un infini de hasards.
Quand le sort s'acharne,
bruit et violence,
à tout affliger,
que de vies ôtées,
en une seconde,
d'allers sans retours,
amitié, amour,
que de poings serrés
et que d'impuissance !
Mais si une vie s'efface
telle une craie de tableau
noir,
il reste la trace

de ce qui fut rare, de ce
qui fut grand
dans la vie d'avant.
Dès lors, au fil du temps
retrouvé,
survit l'espoir de ne plus
revoir,
de ne plus connaître,
ici et ailleurs,
ce deuil, ce mal-être,
l'impossible adieu.
Le coeur voit plus loin que
les yeux.

PIERRE CORAN

Vacances d'été 2011 POUR LES ENFANTS DE CHEMINOTS



Le programme des vacances d'été pour les enfants bénéficiaires des Œuvres Sociales ainsi que les conditions de participation y afférentes se trouvent dans la revue *Le Rail* de février et sur le site intra-extraweb de la SNCB-Holding (puis cliquez sur Human Resources).

Pour ces vacances l'intervention de la Solidarité sociale est fixée à 60% du coût des séjours pour les trois exercices de vacances, à savoir : les vacances de printemps, d'été et d'hiver. Ce bel effort financier se concrétise également par le principe de la réduction de prix lorsque plusieurs enfants d'une même famille séjournent dans un centre de vacances s'applique désormais aux trois exercices.

La Solidarité sociale octroie en outre son intervention à raison de 2 participations par enfant, quelle que soit la période choisie.

Bref, n'hésitez plus à faire profiter vos enfants de vacances inoubliables !



Nouveau pont



THALYS FAIT DU co-voiturage

Depuis Novembre 2010, les voyageurs Thalys connaissent le site web www.covoiturage-thalys.com qui leur permet de se contacter afin de faciliter les premiers aux derniers kilomètres de leur trajet.

Thalys veut offrir de nouvelles solutions à ses clients afin de réduire les émissions de CO₂ sur un voyage complet. Grâce au nouveau site web les voyageurs Thalys peuvent en contacter d'autres pour proposer des trajets de/vers la gare, enregistrer leurs demandes, communiquer entre eux ou encore former des groupes pour

voyager ensemble. L'accès à ce nouveau service Thalys est gratuit.

Location de voiture plus écologique

Depuis septembre tous les passagers de Thalys peuvent profiter d'une réduction de 10% sur une location dans la gamme de voitures écologiques citadines d'Europcar. Ces véhicules n'émettent pas plus de 120 g de CO₂ par kilomètre.

La réduction peut s'élever à 15% pour tous les détenteurs d'une TheCARD, la carte de fidélité Thalys.



SUR LA NÈTHE

Le 25 et 26 janvier, un nouveau pont a été glissé au-dessus de la Nèthe, près de la gare de Duffel. L'action cadre dans un projet dont l'objectif est d'aménager un tracé effectuant une courbe plus large entre Duffel et Sint-Katelijne-Waver. Actuellement, les voies y dessinent une courbe trop raide, ce qui oblige les trains à grande vitesse à réduire leur vitesse de 160 km/h à 120 km/h. Les travaux de réaménagement permettent d'y remédier.

Le nouveau pont est un pont en arc et sert de remplacement au pont existant (le Netebrug). Il a été installé par glissement au-dessus

de la rivière et repose à présent sur des pylônes provisoires. Dans une phase suivante, le pont sera posé par un mouvement transversal à côté du *Netebrug* existant. D'ici fin juin, un deuxième pont sera installé. De cette manière, la ligne de marchandises (L27) et la ligne de voyageurs (L25), toutes les deux équipées de deux voies, passeront sur des ponts différents.

L'ensemble du projet, impliquant également la rénovation des quais de la gare de Duffel, de la piste cyclable et de certains autres ponts, sera achevé, selon le planning actuel, en 2013.



Ecrans d'information DANS LES CAT

Depuis plusieurs mois, 17 dépôts sont équipés d'écrans d'information qui permettent de consulter des communications variées venant des services centraux et des régions.

SNCB Mobility souhaite poursuivre le développement de ce système d'information, principalement en terme de flexibilité. Consciente des limites de l'application actuelle, la direction a opté pour un tout nouveau système qui apportera davantage de possibilités: choix du temps de diffusion d'une annonce (actuellement fixé à 1 minute), diffusion de vidéos en alternance avec des messages textes, mises en page différentes...

Ce système sera progressivement installé dans les prochaines semaines.

ARCELORMITTAL GAND remercie SNCB Logistics

Le 24 décembre 2010, soir du réveillon de Noël, notre pays a connu des circonstances climatiques très difficiles (neige, verglas, aiguillages gelés...). Ce jour-là, ArcelorMittal Gand attendait un train complet transportant de la chaux en provenance de différentes carrières belges. Si la marchandise n'avait pas été livrée à temps, la production aurait pu s'arrêter.

Ceci aurait été une catastrophe pour ArcelorMittal Gand, car chaque heure d'arrêt représente un coût d'environ 30.000 euros.

Grâce à des efforts particuliers, Kinkempois (RCC Liège) a quand même réussi à faire partir le train (qui a été poussé

jusque Visé). Le train a pu rouler via Tongres vers Gent-Zeehaven où il est arrivé à 19h. Grâce à l'étroite collaboration et la volonté du personnel de Kinkempois, du COC et de Gent-Zeehaven, la chaux a pu être livrée à temps, ce qu'ArcelorMittal a vivement apprécié.

SNCB Logistics, Xpedys et ArcelorMittal Gand tiennent à remercier toutes les personnes concernées pour les efforts fournis!



ArcelorMittal

Les Services Généraux ONT DÉMÉNAGÉ

Fin 2010, les Services Généraux d'Infrabel ont quitté leurs bureaux à la rue Bara. Depuis le 17 décembre, ils occupent le nouveau bâtiment South City situé avenue Fonsny.

Entre le 7 et le 16 décembre, les différents Services Généraux d'Infrabel ont quitté leurs anciens bureaux à la Rue Bara. Ce déménagement

s'est déroulé en différentes étapes pour assurer le bon fonctionnement des services concernés.

Depuis le vendredi 17 décembre, les Services Généraux se trouvent dans le nouveau bâtiment South City, Place Marcel Broodthaers 2 à 1060 Bruxelles.





Incident, accident,... Malgré notre culture de la sécurité, nous ne sommes pas à l'abri d'une crise. Pour se préparer à y faire face, Infrabel dispose d'une cellule spéciale consacrée à la communication de crise: Crisis Affairs.

SÉCURITÉ D'EXPLOITATION

BIEN PRÉPARÉS faire face



Une crise est un événement imprévisible: un incident ou un accident sur le réseau, sur un de nos chantiers... S'il est impossible de prévoir tous les cas de figure, nous pouvons nous préparer pour y faire face au mieux.

Au sein du service Corporate & Public Affairs (I-CP), Infrabel a mis en place la cellule Crisis Affairs. Elle constitue le point de contact unique pour toutes les parties concernées par la préparation à une crise au sein d'Infrabel:

- **en interne:** avec la direction Accès au Réseau, le Traffic control, I-R. 1 Info Public, les GRI-R (Gestions Régionales Infrabel-Réseau)... pour l'organisation d'exercices, d'info sessions...

- **en externe:** avec les services de secours, la police, les bourgmestres, les gouverneurs, les entreprise(s) ferroviaire(s)... pour toute question visant à se préparer à une crise éventuelle (désir d'organiser un exercice, question sur les sorties de secours d'un tunnel...).

Lorsque Crisis Affairs reçoit une demande, elle se coordonne ensuite avec les partenaires concernés pour répondre au mieux aux attentes du demandeur.

Se préparer, oui ! Mais comment ?

Concrètement, la cellule soutient tous les départements d'Infrabel dans leur préparation à la crise, notamment par le biais de:

■ Sessions d'information

En 2009 et 2010, la cellule Crisis Affairs, en collaboration avec Accès au Réseau, a organisé des séances d'information où toutes les procédures, le Plan Interne d'Urgence et la stratégie de gestion de crise d'Infrabel, ont été clairement expliqués aux gouverneurs, bourgmestres et services de secours communaux (Voir aussi Connect 59: *Incidents, accidents... que faire ?*).

Régulièrement, Crisis Affairs organise également des info sessions plus ciblées autour d'une problématique, sur demande d'une partie externe (corps de police ou de pompiers par exemple).

■ Exercices de simulation

En collaboration avec toutes les parties concernées (services de secours, autorités locales et différents intervenants internes), la cellule a participé à différents exercices catastrophes: dans le tunnel de Soumagne,

à Herentals, Lichtervelde, dans le tunnel du Diabolo, à Genk ...

Communiquer !

En cas de crise, le grand public et les autres parties prenantes attendent qu'Infrabel réagisse de façon rapide, concertée et adéquate. Le défi en matière de communication est donc de communiquer de façon transparente et cohérente, notamment par le biais de la presse, qui joue un rôle primordial dans la diffusion d'informations.

Pour bien préparer la communication en cas de crise, et ainsi protéger la réputation et l'image d'Infrabel, la cellule *Crisis Affairs* établit et met à jour le plan de communication de crise d'Infrabel. Ce plan s'inscrit entièrement dans les actions prévues dans le PIU et dans les Business Continuity Plans (BCP), les plans spécifiques d'urgence (voir encadré).

La communication de crise n'est donc pas un art précis. Elle se prépare en définissant des stratégies, des moyens à mobiliser, des messages, des actions ... Malgré toutes les précautions que l'on peut prendre par ailleurs, une petite étincelle suffit parfois à déclencher une crise... Autant être prêts à pouvoir y faire face !

“S'il est impossible de prévoir tous les cas de figure, nous pouvons nous préparer pour y faire face au mieux.”



NOU-
VEAU

SUR LA TOILE: Go-Mobile

Go-Mobile, c'est une extension du site www.lagare.be. Partant de l'idée que la gare est finalement plus que l'endroit où on prend le train, le site a l'ambition de parler de la mobilité au sens le plus large.



POUR aux crises

Le **PIU (Plan Interne d'Urgence)** prévoit les mesures générales nécessaires à une gestion rapide et cohérente d'un incident sur le réseau ferroviaire. Il prévoit ainsi les principes généraux à suivre par les différents services d'Infrabel: qui dirige les opérations sur le terrain, qui est en relation avec les autorités sur place, qui alerte qui... et s'inscrit dans les plans prévus par les autorités.

Les **BCP (Business Continuity Plans)** détaillent plus concrètement les procédures prévues et les actions à entreprendre afin de rétablir au plus vite la situation sur le réseau, et ce pour certains cas très précis (jonction Nord-Midi, tunnel Kennedy, panne de sous-station de traction 3kV...). Son objectif est d'assurer une gestion optimale, concertée et cohérente de l'incident par les différents départements d'Infrabel afin de pouvoir ensuite rétablir les opérations le plus rapidement possible (voir Connect 60: *La continuité d'activité chez Infrabel*).



A la colonne vertébrale, qui informe sur les gares belges, se sont ajoutées des branches qui abordent bien d'autres thèmes. Les services qu'on peut trouver en gare, évidemment: range-vélos, parkings, location de voitures et bientôt de vélos *partagés*, halte-garderie ou crèche, commerces et services, etc. De l'info trafic en temps réel, qu'il s'agisse d'embarras routiers dus par exemple à des chantiers, ou du trafic des trains, dont on peut avoir une vue très précise grâce à un lien avec RailTime, le site *real time* d'Infrabel et son Traffic Control.

Dans une partie *blog* apparaissent des informations générales à propos de la mobilité, des communiqués de presse, des avis de spécialistes bien connus (comme Gianni Tabonne, qui donne vie au site *navetteurs*), etc.

Go-Mobile est parti du constat qu'on souhaite aujourd'hui se déplacer de la manière la plus efficace possible et qu'on accorde par conséquent de plus en plus sa préférence au transport multimodal. Fruit d'un partenariat entre Syntigo et Be-Mobile (Touring Mobilis), Go-Mobile a pour but de rendre à l'usager le contrôle sur ses déplacements face à une mobilité toujours plus complexe. ■

Allez surfer: www.go-mobile.be. Vous verrez, ça vaut le déplacement.



L'activité fret a traversé une période difficile. Ce nouveau départ offre à la filiale indépendante SNCB Logistics s.a. dans le Groupe SNCB une base solide pour devenir rentable et se développer en un groupe logistique indépendant, performant et international.

SNCB Logistics EST OPÉRATIONNEL

Le chemin qui a conduit à cette étape importante a été difficile pour tous les collègues concernés. Depuis 2 ans, la direction s'est attelée au sauvetage de l'activité fret. Beaucoup a déjà été accompli, dans des circonstances difficiles. La crise a frappé durement, les pourparlers avec les organisations reconnues ont pris du temps avant d'aboutir à un accord. Il y a eu de nombreuses incertitudes.

Opérateur ferroviaire fret

Aujourd'hui, la réorganisation a progressé; de nombreuses économies de coûts ont été réalisées et chacun s'est fortement investi. Il y a désormais davantage de clarté et de certitude. En tant qu'opérateur ferroviaire, SNCB Logistics s.a. assurera elle-même la production ferroviaire en Belgique et dans les pays voisins. L'entreprise dispose d'une licence d'entreprise ferroviaire et des indispensables certificats de sécurité. Entièrement

en ligne avec le plan de relance approuvé par la Commission européenne, quelque 259 locomotives et des bâtiments sont transférés à SNCB Logistics s.a., qui reçoit aussi un soutien financier. Un accord social est conclu, qui doit encore être concrétisé dans le groupe de travail spécifique cargo.

Le personnel sera transféré vers SNCB Logistics par phases et uniquement sur une base volontaire avec maintien du statut. Il s'agit principalement des services centraux, des services de soutien comme finance, HR, communication... et des conducteurs de train. Comme prévu dans l'accord social, les opérations de gare dans lesquelles la plupart des collaborateurs sont actifs restent au sein de la SNCB, dans le nouveau service SNCB Freight Services. SNCB Logistics s.a. continue en effet de faire appel à la SNCB pour ces opérations au sol, et à SNCB Technics pour la maintenance du matériel roulant et (temporairement) pour la traction. Ceci se fait sur la base de contrats de service.

"SNCB Logistics s.a. assurera elle-même la production ferroviaire en Belgique et dans les pays voisins."

Groupe logistique performant

SNCB Logistics s.a. conserve la structure du groupe fret. Elle prend elle-même en charge la production ferroviaire. Les participations dans les corridors internationaux Cobra et Sibelit demeurent. Les filiales commerciales IFB, opérateur intermodal, et Xpedys, spécialiste dans les solutions logistiques pour le transport conventionnel (vrac, métaux, chimie et automobile), chacune avec ses filiales dans la navigation intérieure, prennent en charge les contacts avec les clients.

SNCB Logistics s.a. continue de travailler à améliorer la qualité et la productivité dans la production ferroviaire. Parallèlement, les filiales commerciales ont pour mission importante d'élargir les services commerciaux logistiques. Le groupe va encore renforcer son organisation et investir en personnel, en systèmes et dans l'amélioration des processus.

SNCB Logistics s.a. a tout en main pour se développer en un groupe logistique indépendant, performant et international, avec un très bel avenir. ■

métier



Ici Bruxelles-Midi. Schaerbeek ne s'en occupe pas.
Mais l'image est belle !

De gauche à droite: Marc, François, Erwin et Roger.

LES ÉQUIPES DE DÉNEIGEMENT DE SCHAERBEEK

COMME NEIGE **au soleil**

Décembre 2010. La Belgique est couverte d'une épaisse couche de neige... Une image idyllique ! Mais pour nos ouvriers chargés du déneigement, la neige, ce n'est pas seulement un beau tapis blanc, cela représente aussi pas mal de boulot !

Sous la surveillance de Roger, Erwin, François et Marc assurent l'entretien des voies dans et autour de Schaerbeek. Mais lorsqu'il neige, leur charge de travail s'alourdit considérablement. Par tous les temps, ils font alors des interventions afin de déneiger et de dégivrer l'infrastructure ferroviaire, de façon à ce que le service des trains soit le moins possible perturbé par les conditions hivernales.

Dominer l'hiver !

Lorsque l'hiver se montre particulièrement rude, les voyageurs continuent de compter sur le train. Or, la neige et le verglas ne compliquent pas uniquement le trafic routier, mais également le rail. Les aiguillages sont sensibles aux conditions hivernales. Ils sont de plus en plus souvent chauffés automatiquement, mais ce n'est pas encore le cas partout. De plus, il faut toujours être préparé à des pannes.

Dans ce cas, l'équipe de déneigement vient à la rescousse ! Ils sont en contact étroit avec les postes de signalisation, qui gèrent les itinéraires des trains. Là où c'est nécessaire, l'équipe de déneigement se rend sur place.

"On bosse ferme" raconte Erwin. "Les aiguillages doivent être libérés le plus vite possible. Nous ne pouvons pas faire attendre les trains ! De plus, les voies de service, les escaliers et les quais doivent également être déneigés. S'il continue de geler et de neiger, tout le travail est à recommencer. Mais avec beaucoup de bonne volonté, nous finirons par vaincre l'hiver".

Antigel et des chaussettes chaudes

En général, une équipe neige compte quatre

"Les aiguillages doivent être libérés le plus vite possible ainsi que les voies de service, les escaliers et les quais."

collaborateurs, dont un factionnaire qui veille à la sécurité dans les voies. Armés d'une brosse et d'une pelle, les autres équipiers s'attaquent à la neige. Pour ce travail, les ramasseuses de feuilles mortes prouvent aussi leur utilité. Lorsque la neige est gelée, la glace est enlevée au moyen d'un grattoir, voire d'un brûleur. L'équipe essaie de ralentir le processus du gel avec du produit antigel.

Un bon manteau d'hiver, une écharpe, un bonnet et des gants, des chaussettes chaudes et des bottines solides ne sont pas un luxe superflu. "Comme nous sommes occupés toute la journée, nous ne ressentons pas tellement le froid, même si des stalactites de glace pendent parfois à nos nez !"

Mission

La mission de l'équipe neige consiste à éviter les retards dus au temps hivernal. La neige et le givre peuvent entraver le mouvement des aiguillages, avec un effet *boule de neige* sur tout le trafic ferroviaire. Grâce à l'équipe de déneigement, le tapis blanc qui risque de perturber le trafic ferroviaire fond comme neige au soleil. ■

En 1972, aux commandes d'une rame Benelux.



SOUS LES PROJECTEURS

Conducteur DEPUIS 40 ANS

Johan Van den Abeele, conducteur du dépôt de Bruges, a achevé une carrière particulière. Le 1^{er} mai 2011, il profitera d'une pension bien méritée. Nous l'avons interviewé avant son départ.

Johan Van den Abeele, né en 1951, a débuté en 1971 sa formation de conducteur. Ce n'était pas un hasard: aussi bien son grand-père que son père ont aussi travaillé à la SNCB.

Via Bruxelles vers Anvers

"J'ai commencé ma carrière comme conducteur à Anvers-Central. J'ai roulé notamment avec les *têtes de chien*, les rames Benelux qui allaient à Amsterdam via Bruxelles. En 1973, j'étais également un des premiers conducteurs à rouler sur la nouvelle ligne 59 électrifiée, entre Gand et Anvers. Avant que cette ligne existe, je devais rouler jusqu'à Bruxelles pour aller à Anvers. J'étais donc longtemps en route. Pour le shift tôt ou tard, nous restions dormir à quelques conducteurs à Anvers, dans une automotrice".

En 1974, Johan a déménagé d'Anvers vers le dépôt de Merelbeke. Il y est resté jusqu'en 1979. Il a commencé ensuite à travailler au dépôt d'Ostende.

Matériel électrique

"A Ostende, j'ai réellement roulé avec tout le matériel électrique qui ait jamais circulé entre 1935 et 1985", poursuit Johan. "Par exemple les locomotives types 15, 16, 18, 20, 21, 22, 23, 27, 28, etc.

En ce temps-là, de nombreux trains internationaux partaient d'Ostende pour toutes les destinations possibles (notamment Moscou). Nous conduisions ces trains jusqu'à Aix. Comme conducteur, vous receviez avant le départ un paquet de draps, emballé dans du papier brun. Nous pouvions passer la nuit sur un petit lit, dans un atelier à Aix, pour repartir le lendemain vers Ostende".

D'autres sièges de travail

Johan a travaillé à Ostende jusqu'en 1988, avant de rejoindre le dépôt de Bruges, toujours comme conducteur de train. En 2007, il change pour Zeebrugge, pour pouvoir y assurer des trains de marchandises avec les

toutes nouvelles locomotives Traxx. Fin 2010, il décide de revenir à Bruges.

Motivation

Il faut l'avouer: Johan Van den Abeele est un conducteur motivé. D'abord parce qu'il a exercé son job pendant 40 ans avec enthousiasme, alors qu'il pouvait partir plus tôt à la retraite (les conducteurs de train peuvent en effet partir à la pension à partir de 55 ans et après minimum 30 ans de service). Mais aussi parce qu'il en a fait son hobby. Durant son temps libre, il collectionne les films et les photos de matériel roulant. ■

"A Ostende, j'ai roulé avec tout le matériel électrique qui ait jamais circulé entre 1935 et 1985."

Johan Van den Abeele



Le 29 avril, Johan conduira son dernier train de voyageurs, le train P E8002 de Schaerbeek vers Bruges.

Comme écrit dans l'article, Johan collectionne des photos et films sur le matériel roulant. Si vous êtes vous aussi collectionneur et que vous souhaitez échanger des photos avec Johan, vous pouvez lui envoyer un message à l'adresse jvdab@telenet.be.

Nombre de collaborateurs du groupe SNCB, qui chaque jour prennent le train sur la ligne Bruxelles-Lierre-Turnhout, ont envoyé un email à Connect, pour vanter un accompagnateur du dépôt de Turnhout, Michaël Dewaele.



PASSION

Accompagnateur JUSQU'AU BOUT DES ONGLES

Michaël Dewaele travaillait dans le secteur horeca, mais en 2008, il décida de changer radicalement de carrière et opta pour le job d'accompagnateur de train. L'enthousiaste et jovial accompagnateur nous a accordé un entretien à Anvers-Central.

Quelle est la clé de votre succès comme accompagnateur ?

Comme tous mes collègues, j'essaie de me mettre à la place des voyageurs. Comme voyageur, comment aimerais-je être traité ? Quelles informations voudrais-je absolument avoir dans le train ? Je crois que là, il y a trois éléments très importants: l'information sur le trajet, les raisons du retard (éventuel) et les correspondances assurées dans chaque gare. Je crois qu'en informant bien et à temps, tu peux réduire beaucoup de frustrations.

Et peut-être aussi certaines formes d'agression. Quand par exemple un train P quitte trop tard le faisceau de Forest, à cause d'un problème de portes, tu dois le dire aux voyageurs. Cela garantit plus de compréhension qu'un simple *Notre train a un retard pour des problèmes techniques*. En cas de retard, je cours également à travers tout le train. De cette façon, je donne aux voyageurs l'occasion de pouvoir me poser leurs questions.

Comment vois-tu ton avenir au sein de la SNCB ?

Je ne fais pas mon boulot depuis si longtemps, mais je le fais avec grand plaisir. Je n'ai pas encore regretté un instant mon passage de l'horeca vers la SNCB. Dans le futur, j'espère aussi devenir *coach accompagnateur*. Je pourrais ainsi convaincre chacun de l'importance de mettre le voyageur au centre des préoccupations. Mais ça, c'est pour plus tard. ■

“Je crois qu'en informant bien et à temps, tu peux réduire beaucoup de frustrations.”

Quelques passages des emails des fans que nous avons reçus:

“Les appels dans le train sont toujours faits de façon personnelle et enthousiaste, ce qui fait même que les retards (qui arrivent régulièrement) et les correspondances manquées sont accueillis par les voyageurs avec un sourire.”

“Quand nous quittons Bruxelles-Midi et que la voix de M. Dewaele retentit pour nous souhaiter la bienvenue dans le train, nous commençons à rire avec les autres voyageurs, car nous savons que ce sera un agréable voyage vers la maison.”





Les malvoyants

NE SONT PAS RESTÉS DE GLACE...

Le festival de sculptures sur glace est organisé à Bruges depuis 1999. A l'époque, une mère avait indiqué que, pour que son enfant souffrant d'un handicap visuel puisse profiter pleinement du festival, il aurait fallu qu'il puisse toucher les sculptures. Mais ce n'était pas permis, pour éviter des dégâts aux oeuvres. L'épouse d'un collaborateur de la GRI-R de Bruges, qui travaille dans le centre de soins aux handicapés De Spermalie, a entendu le souhait de cette mère, et en a parlé à son mari.

C'est ainsi que la GRI-R de Bruges a joué les intermédiaires entre les organisateurs (Francis Vandorpe et Alexander Deman) et ce centre de soins aux handicapés. Grâce à cette intervention, une première visite à l'intention des aveugles et des malvoyants a pu être organisée, dès 1999.

Regarder à leur manière

Les organisateurs accordent en effet une grande importance au travail social et aux bonnes causes. C'est pourquoi, cette année

encore, ils ont souhaité permettre aux aveugles et malvoyants de visiter le festival, lors du dernier jour d'ouverture de celui-ci. Pas moins de 125 personnes (aveugles, malvoyants et leurs accompagnants) des centres *Spermalie* à Bruges, *Licht en Liefde* à Varsenare, la *Wit Huis* à Loppem et *Het Vlier* à Oostkamp ont ainsi pu regarder à leur manière les sculptures de glace.

Comme chaque année, cette initiative a été prise par les organisateurs du festival en collaboration avec le personnel de la GRI-R à Bruges, représenté par Ronny Verhaeghe, chef de gare principal adjoint.

Ronny: "Notre initiative a été accueillie avec beaucoup d'intérêt par les institutions invitées. Même après tant d'années, cela reste un événement unique, car nos visiteurs aveugles peuvent toucher des doigts et tâter toutes les sculptures. Chose normalement interdite ! De cette façon, ils peuvent imaginer l'apparence visuelle des sculptures. Chacun a pu profiter pleinement de la visite, et ça, ça fait chaud au cœur !" ■

"Nos visiteurs aveugles peuvent toucher des doigts et tâter toutes les sculptures, chose normalement interdite!"

Le festival de sculptures sur glace, à Bruges, attire chaque année des milliers de visiteurs. Cette année encore, des aveugles et malvoyants ont pu le visiter gratuitement grâce à l'initiative des organisateurs et du personnel de la GRI-R de Bruges.



nous

CHEMINOT, SAPEUR-POMPIER, SECOURISTE

Les 3 vies de

KRIS VAN HAUWERMEIREN

Au service incendie, il porte le numéro 105. En tant qu'ambulancier, le n° 25290 et aux chemins de fer, il est connu comme Kris Van Hauwermeiren. Depuis 9 ans, cette fourmi combine avec brio son job de poseur de voies avec sa double tâche de bénévole.



secouriste 3



cheminot 1



sapeur-pompier 2

En journée, Kris travaille comme agent Voies pour Infrabel dans l'arrondissement de Denderleeuw. Il consacre son temps libre au bénévolat. Toutes les deux semaines, il est de garde de 18 heures jusqu'à 3 heures du matin comme ambulancier ou sapeur-pompier. "Je dormirai quand je serai mort" dit-il en riant.

Pourquoi t'es-tu porté volontaire ?

J'ai suivi l'exemple de mon père. Depuis trente ans, il conduit une ambulance et un véhicule de pompiers.

As-tu reçu une bonne formation ?

Bien sûr ! La première année, on doit beaucoup étudier. En tant qu'ambulancier, il faut suivre 120 heures de cours sur l'anatomie

et la réanimation. En tant que sapeur-pompier, on suit une formation de 140 heures. On apprend comment éteindre un incendie, protéger sa respiration et courir les yeux fermés. Chaque année, il faut suivre une formation permanente de 24 heures pour entretenir ces connaissances.

Recevez-vous beaucoup d'appels d'urgence ?

Le camion de pompiers est appelé environ 300 fois/an. Une ambulance en moyenne 400 fois. Si l'on combine les deux, cela revient à 2 appels par jour. Evidemment, je ne suis pas toujours là. Nous travaillons en équipe. Personnellement, j'ai participé à 140 interventions en ambulance et à 60 interventions avec le camion de pompiers.

"C'est trop sérieux que pour être un hobby, c'est une vocation."



Que faites-vous quand arrive un appel à propos d'un incendie ?

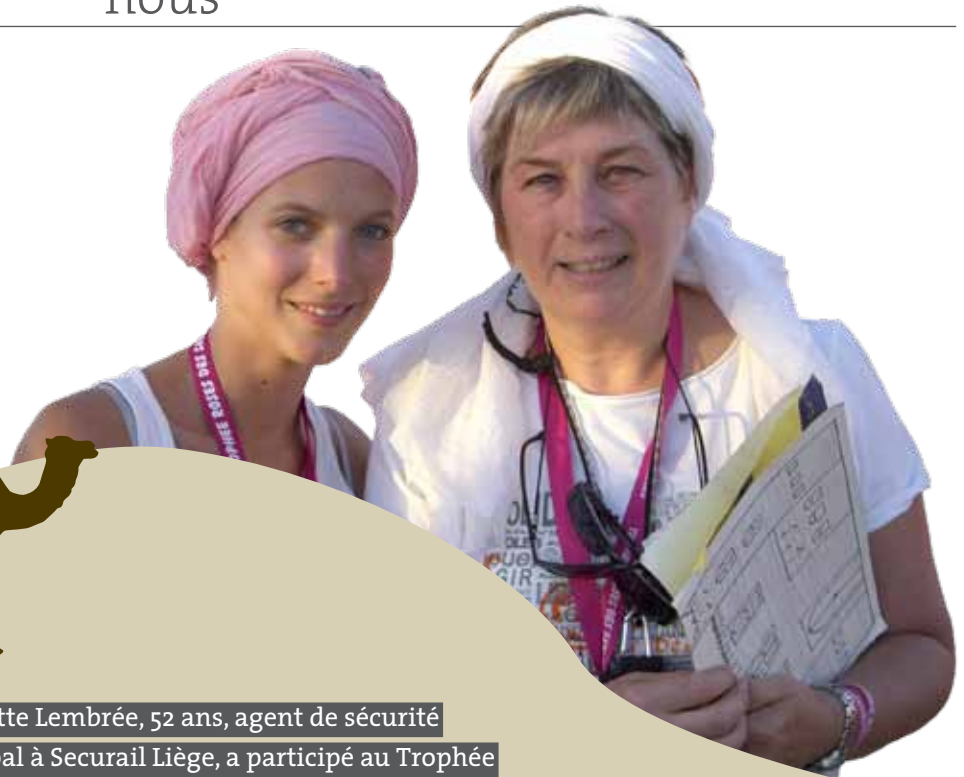
Nous devons veiller à être sur les lieux en 11 minutes. Le plus souvent, cela ne pose pas trop de problèmes, car nous connaissons la région sur le bout des doigts. Une fois arrivés, nous commençons à éteindre l'incendie. Il n'arrive que rarement que nous devions pénétrer dans les flammes, mais c'est toujours possible. Dans ce cas, la plus grande prudence est de mise. Nous contrôlons les équipements de protection non pas une fois, mais 4 fois afin de nous assurer que le corps soit entièrement protégé.

Est-ce un hobby ?

On ne peut pas appeler ça un hobby. C'est beaucoup trop sérieux que pour être un hobby. Disons que c'est une vocation. Une vocation que j'exerce avec beaucoup de plaisir. ■

AVENTURE

Huguette, ROSE DES SABLES



Huguette Lembrée, 52 ans, agent de sécurité principal à Securail Liège, a participé au Trophée Roses des Sables, un rallye aventure dans le désert marocain. Avec en toile de fond, de l'aide humanitaire. Une expérience inoubliable.



Après avoir vécu deux événements tragiques en 2008 (le décès de son mari Francis et d'un ami proche de la famille), Huguette ressent le besoin de se concentrer sur un projet qui lui tient à cœur, pour tenter de rebondir. En 2009, elle se rend au Maroc pour un voyage touristique et là, elle a le déclic, en constatant les conditions de vie parfois difficiles vécues notamment par les enfants dans les régions les plus reculées. Toujours prête à aider les autres – c'est dans son tempérament – elle veut retourner au Maroc d'une autre manière: se lancer dans une action humanitaire tout en s'offrant une aventure hors du commun en participant à un rallye d'orientation en 4x4. Le Trophée Roses des Sables offre cette opportunité, en collaboration avec l'association *Les enfants du désert*.

Distributions de dons

Huguette s'associe avec Shirley, la fille de son ami décédé, pour former un équipage: "Sans expérience, nous avons suivi, comme les autres participantes, une formation à la conduite et à la boussole à Narbonne. Et le 7 octobre 2010, nous avons démarré l'aventure pour parcourir 6.000 km, munies d'un road book". Dans leur coffre, Huguette et Shirley ont rassemblé,

après avoir organisé des soupers, des ventes de bijoux etc., plus de 240 kg de vêtements, de produits d'hygiène, de matériel scolaire... Et elles vont distribuer ces dons lors des différentes étapes du parcours. Via la contribution du Kiwanis de Vielsalm, elles parrainent aussi une petite fille de 11 ans pour lui assurer pendant un an ses frais scolaires et médicaux.

De belles rencontres

Huguette aime conduire, elle l'a beaucoup fait dans le cadre de son job depuis 2001. Mais conduire dans des conditions désertiques, passer les dunes, s'orienter, ce n'est pas une sinécure. Huguette explique: "Notre objectif était au moins de terminer l'aventure, même si nous avons vécu des moments difficiles, notamment un accident Nous avons terminé 79ème sur 100 duos. Mais l'expérience en valait la peine. Notre rencontre avec notre *fillette* reste un de mes plus beaux souvenirs". Et puis il y a aussi la beauté des paysages, l'apaisement qu'offre le désert. Sans compter les amitiés tissées avec les autres participantes, notamment des canadiennes chez qui Huguette va rendre visite en 2011.

Notre collègue pense déjà rempiler avec un autre raid. Avec toujours en tête, aider les plus démunis. ■

Pierre Donjean travaille
au RCC Liège. Son autre
passion: les voyages
et la photo. Portrait.



PIERRE DONJEAN

Cheminot ET PHOTOGRAPHE



“J’ai acheté
mon premier
véritable
appareil
photo avec
mes premiers
congés payés du
chemin de fer.”

Pierre Donjean travaille au service d’encadrement technique du Rail Cargo Center de Liège. Avec ses trois collègues, il traite des problèmes liés aux transports de marchandises, qu’ils concernent le matériel roulant ou le chargement. L’équipe s’occupe également de l’encadrement et de la formation des opérateurs cargo. Son job est sa passion, une passion qu’il partage avec les voyages et la photo.

Le jour où nous le rencontrons, il s’apprête à quitter la Belgique pour le sud-est asiatique: “Je pars un mois avec mon frère cinéaste, en Thaïlande, au Cambodge et au Vietnam. Je voulais également aller en Birmanie, mais ils ne nous ont pas accordé le visa. Ce pays est très fermé et n’aime pas trop les caméras... Mon frère et moi allons là-bas pour nous consacrer à la photo et à la vidéo. Je compte d’ailleurs m’initier à la vidéo avec l’aide de mon frère”.

Globe-trotter

Pierre Donjean a pas mal bourlingué, dans toute l’Europe, Aux Etats-Unis, à Cuba, au Vietnam, en Thaïlande, au Cambodge, etc. “Durant le voyage que nous allons commencer, nous voudrions réaliser un documentaire vidéo, du style du Routard, donnant des conseils pratiques. Par exemple comment trouver les bus dans l’immense aéroport de Bangkok, ou

encore songer à emporter des photos d’identités pour éviter de se faire arnaquer sur place si on a besoin d’un document officiel dans certains pays”. Et il immortalisera aussi dans son appareil photo ce que son œil averti apercevra dans ces beaux pays.

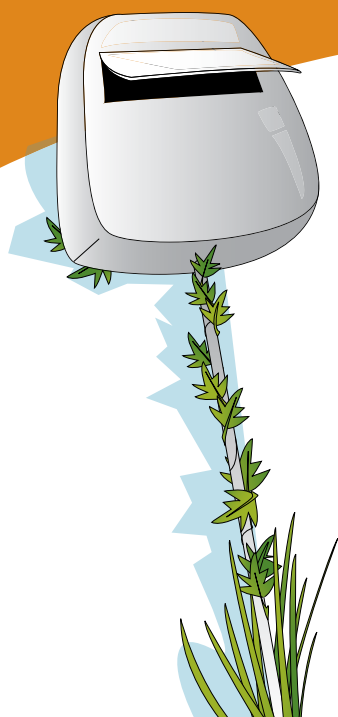
Photo sociale aussi

Pierre Donjean photographie aussi ses soirées et ses week-ends, chez lui à Liège: “J’ai fait une série de photos plus sociales, à Seraing, notamment. Ou des photos dans les usines sidérurgiques. J’ai un cliché où l’on voit deux jeunes sur une mobylette. L’un d’eux, qui m’a vu, fait le signe de pointer sur sa tempe un revolver imaginaire avec sa main. Pour me signifier ce qu’il peut m’arriver si je n’arrête pas et si je ne pars pas”.

Pierre fait de la photo en amateur depuis son jeune âge. “Mais j’ai acheté mon premier véritable appareil photo, un Canon AE1, en 1976, avec mes premiers congés payés du chemin de fer. Parmi mes premières photos, j’ai pris des clichés de Serge Gainsbourg et Jane Birkin au Cirque Royal”. Aujourd’hui, il a une bonne dizaine de boîtiers et plus encore d’objectifs.

Et de conclure, songeur: “Pour faire de la photo, il faut aimer la pluie qui permet de beaux reflets, ou le froid qui rend l’air plus pur. Il faut aimer se lever à l’aube, le moment idéal pour la photo”.

Imprime recto-verso, Alberto!



Soyons chacun 'Relais Energie' là où nous travaillons. Et adressons nos constats d'anomalies, nos suggestions, etc. à **forumenergie@b-holding.be**



Economiser l'énergie, un réflexe naturel !