

CONNECT

MAGAZINE DU PERSONNEL DU GROUPE SNCB | 01.2012 | #73

Régulateur de ligne

Vigilance

Proactivité

Communication

dans ce numéro



10 Sous-chefs de gare & ponctualité



12 Travail de précision à Kinkempois



16 Infrabel TV en action



18 Gauthier: couleurs en couloirs

ENVIRONNEMENT

Vitesse conseillée: vague verte pour les conducteurs

6

MÉTIER

Régulateur de ligne: la vigilance 24h sur 24

8

PONCTUALITÉ

Punctuality Day

9

Sous-chefs de gare: chaque jour la priorité à la ponctualité

10

TECHNIQUE

Kinkempois: tour en fosse, un travail de précision

12

MOBILITÉ

Projet Olympus: véhicules électriques au banc d'essai

14

INFRASTRUCTURE

Première station-service publique pour les trains diesel à Zeebrugge

15

NOUS

Infrabel TV: l'info pour et par les collaborateurs d'Infrabel

16

Gauthier Bajot: couleurs en couloirs

18

Clip-clap, ça tourne!

19

BREF

3-5



Régulateur de ligne

colofon

EDITÉ POUR LE GROUPE PAR SNCB-HOLDING, AVEC:

Barbara Boumans, Sara Decelle, Annelies De Keyser, Caroline De Lille, Aline Foucart, Romina Keller, Alain-Pierre Meeus, Caroline Powis, Benoit Quitin, Vanessa Vandenbruwaene et Barbara Verwilligen

PHOTOS

Leo Goossenaarts, Denis Moinil, John Deroo, Pascal Broze
LAY-OUT
 www.jaja.be
PRODUCTION
 Albe De Coker

ADRESSE

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

MEMBRE DE





TÉLÉ-ACCUEIL appel aux bénévoles

Le Groupe SNCB accorde une importance cruciale à son rôle social et notamment à la problématique des suicides (voir Connect 72). Et Télé-Accueil propose un espace de parole et d'écoute à toute personne qui vit une situation de crise ou une difficulté sur le plan moral, social ou psychologique.

Le Groupe SNCB et la Fédération des Télé-Accueil mènent, depuis quelques temps, une réflexion commune dans le cadre de la prévention des suicides sur les voies. Dans ce cadre, Connect lance un grand appel aux bénévoles au sein de nos trois entreprises. Télé-Accueil a un besoin constant de bénévoles motivés. Les bénévoles ont en commun des qualités humaines, une ouverture à autrui et un intérêt pour l'écoute. Quelques heures par semaine peuvent changer la vie d'autres personnes ! Cette expérience est humainement très enrichissante.

Infrabel soutient la campagne d'affichage dans les gares, pour faire connaître le numéro vert

de Télé-Accueil: le 107. Il existe six centres de Télé-Accueil, cinq en Wallonie et un à Bruxelles. Chacun de ces centres organise régulièrement des formations à l'écoute destinées aux futurs volontaires.

Si vous êtes intéressé, ou si vous connaissez quelqu'un qui peut l'être, vous pouvez contacter Télé-Accueil au numéro de téléphone 063/23 40 76, federation.teleaccueil@gmail.com.

Plus d'informations sur www.tele-accueil.be (liste et coordonnées des centres)

Succès pour Pick&Pock LA SEMAINE CONTRE LE VOL À LA TIRE, UNE ACTION À RÉITÉRER

La Semaine contre le vol à la tire, qui a eu lieu du 12 au 18 décembre 2011, a été bien accueillie tant par les voyageurs que par le personnel.

Cette action, organisée conjointement par CSS et le SPF Intérieur a connu un vif succès. Des stands de prévention avaient été installés dans cinq gares dans lesquelles le trafic de voyageurs est important, qu'il soit national ou international: Bruxelles-Midi, Liège-Guillemins, Ottignies, Anvers-Central et Bruges. Aux stands, on pouvait rencontrer des partenaires locaux des villes mêmes et des collaborateurs de notre Corporate Security Service. Pour cette action, les orga-

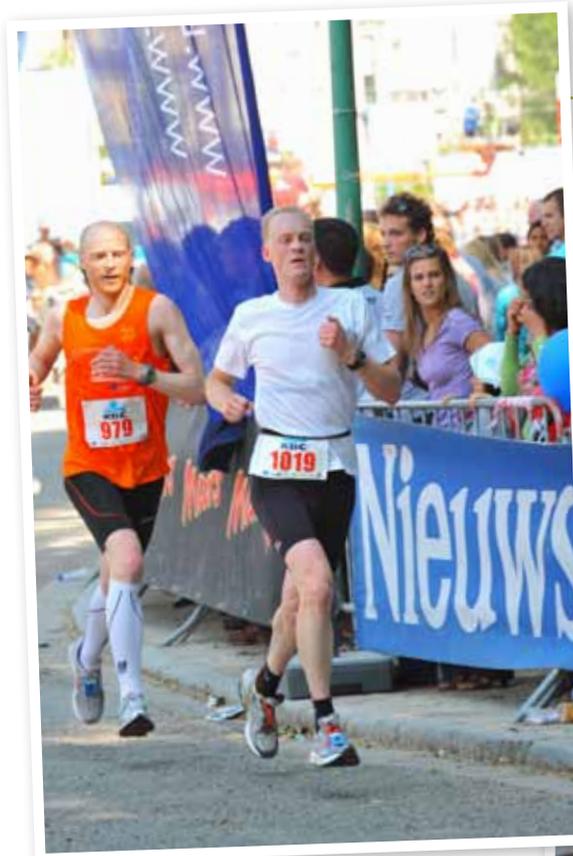
nisateurs avaient conçu un sac à bandoulière original affichant le slogan *Touche pas à mon sac*. Pour l'obtenir, il suffisait de remplir un petit questionnaire destiné à une enquête sur le sujet du vol à la tire. Et le stock de sacs n'a pas fait long feu: 922 formulaires ont été complétés.

En 2012, toujours en collaboration avec le SPF Intérieur, une nouvelle campagne en guise de prévention contre le vol à la tire sera organisée.



42

En date du 16 décembre 2011, la SNCB avait déjà réceptionné 42 locomotives type 18. La fréquence de livraison est de 10 engins par mois. Au total, 120 locomotives doivent être livrées d'ici fin 2012.



DE COURTRAI À MONS

Les cheminots sont solidaires !

Que serait la période de fin d'année sans la traditionnelle *action de Noël* ?
Nouveauté en 2011: l'action s'est étendue à la Ville de Mons, qui était également la destination du train de Noël, le 9 décembre dernier.

Pour la première fois, l'action de Noël du Groupe SNCB avait lieu parallèlement à Courtrai et à Mons. Organisée pour la 18^e fois (!) grâce au soutien de différents partenaires, cette grande action de solidarité vise à récolter des fonds pour différentes associations qui viennent en aide aux enfants et adolescents en difficulté.

Comment ? Notamment via un événement

artistique et le parrainage de sapins de Noël dans les gares de Courtrai et de Mons: la façade de la gare a pris un air de fête, le hall d'entrée était décoré et les quais étaient peuplés de sapins de Noël, le tout rehaussé d'un éclairage féérique.

Le point d'orgue de cette grande action de solidarité était sans conteste le train de Noël qui a effectué le trajet Courtrai-Mons. Preuve que la solidarité traverse les régions du pays.

Chaque année, vous êtes plus nombreux à relever ce défi. Bravo à tous nos collègues qui, de Courtrai à Mons, ont témoigné, une fois de plus, d'un bel enthousiasme !

Envie de savoir si l'action de Noël 2011 a battu tous les records ? Rendez-vous dans le prochain Connect !



DÉFI SPORTIF

20 km de Bruxelles, édition 2012

Le Groupe SNCB vous offre à nouveau cette année la possibilité de défendre les couleurs de votre entreprise à la prochaine édition des 20 km de Bruxelles. Et cette année, la fameuse course aura lieu le dimanche 27 mai, au Cinquanteaire, top départ à 10h du matin.

Si vous vous inscrivez au nom de la société au sein de laquelle vous travaillez (SNCB, Infrabel ou SNCB-Holding), vous courrez sous la bannière de votre entreprise (droit d'inscription offert par le Groupe). Et à vous l'entraînement !

Consultez l'intraweb et le Connect express pour tout savoir sur les conditions d'inscription et de participation. Attention, cette année, les organisateurs limitent le nombre d'inscrits pour les entreprises.

TRESKI:

destination l'Autriche !

La SNCB a lancé cet hiver son train Treski. Les premiers allers-retours ont eu lieu pendant les vacances de fin d'année. Dans le train de retour d'Autriche le 31 décembre dernier, un repas de fêtes gratuit a été offert aux voyageurs à bord.

Pour les vacances de Carnaval, un train part le 17 février de Bruxelles-Midi pour Zell am See via Bruxelles-Nord, Louvain, Liège-Guillemins, Verviers-

Central, Rosenheim, Kufstein, Wörgl, Kirchberg, Kitzbühel, St. John et Saalfelden. Le retour est prévu le 25 février.

Le même jour, un autre train part d'Essen vers Bruxelles-Midi via Anvers-Central, Anvers-Berchem et Malines, pour emprunter ensuite le même trajet que l'autre train vers les Alpes autrichiennes. Le retour est également prévu pour le 25 février.



La presse a testé les futures Desiro



Belgorail poursuit actuellement les tests d'homologation des rames Desiro, qui circuleront notamment sur le réseau RER.

Le 25 novembre dernier, des journalistes de RTL-TV, de VTМ, du Laatste Nieuws et de La Libre Belgique ont eu l'occasion très particulière d'accompagner les équipes de Belgorail et Marc Descheemaecker lors d'un de ces parcours de test.

Les quatre journalistes ont pu apprécier les accélérations et freinages très similaires à ce qu'offre un métro. Ils ont pu également découvrir le vaste espace dégagé des rames, car il n'y a aucune porte de séparation. Enfin, en embarquant et débarquant, ils ont été

surpris par les larges portes s'ouvrant à hauteur de quai, sans avoir dû monter ou descendre de marches.

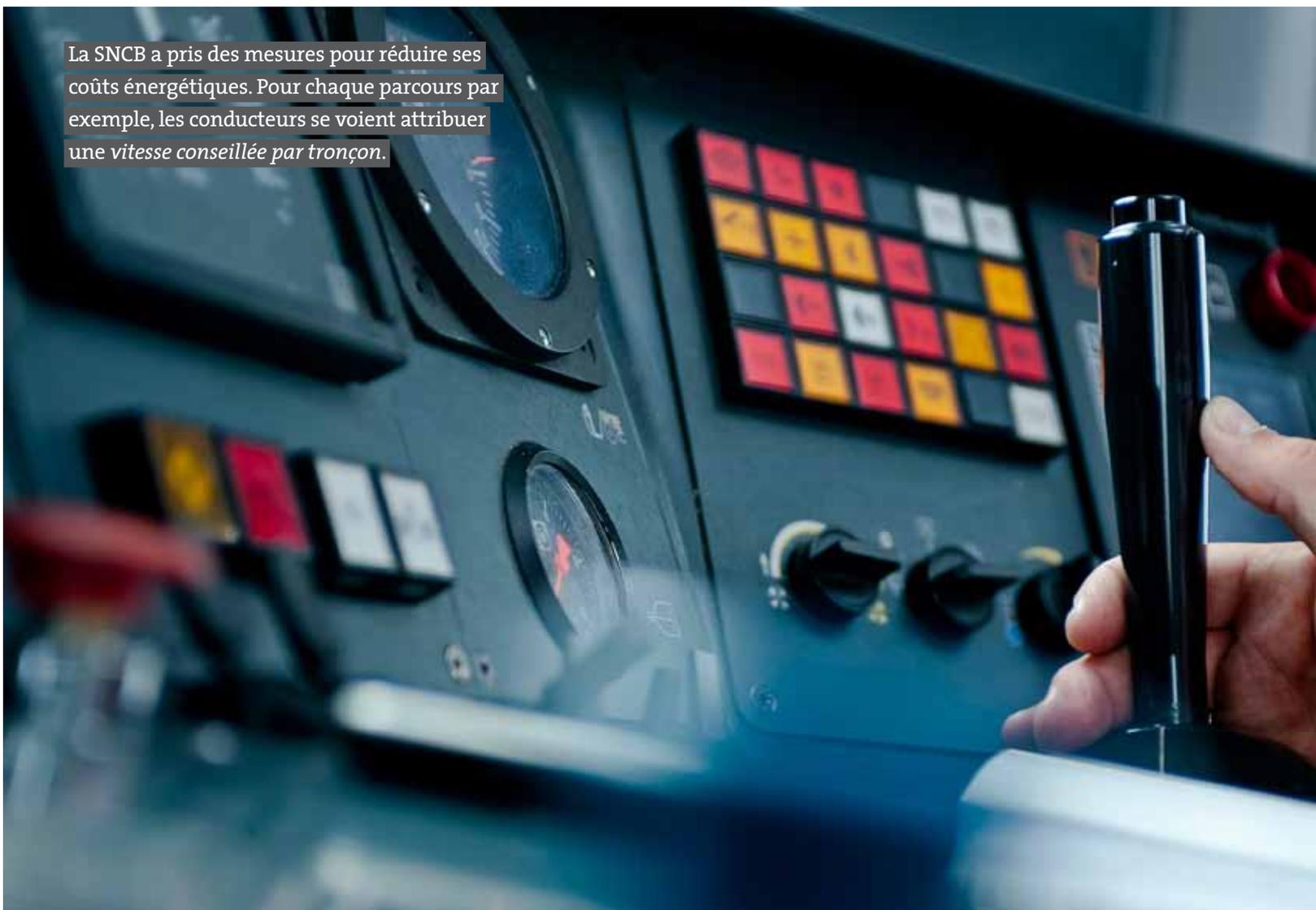
Homologation et réception

Le 2 décembre dernier, le SSICF a accordé une homologation provisoire avec restrictions: la SNCB a à cette occasion provisoirement réceptionné quelques rames pour réaliser les premiers tests opérationnels sur l'infrastructure belge, et assurer la formation des conducteurs, accompagnateurs et dépanneurs. Une fois le matériel homologué sans restriction, ce qui pourrait intervenir en tout début d'année 2012, la réception en série débutera à une cadence moyenne de 8 rames par mois. La SNCB doit au total réceptionner 315 rames Desiro. La fourniture des rames devrait débuter durant le premier semestre 2012 et s'étaler sur 3 ans.

Vague verte

POUR LES CONDUCTEURS

La SNCB a pris des mesures pour réduire ses coûts énergétiques. Pour chaque parcours par exemple, les conducteurs se voient attribuer une *vitesse conseillée par tronçon*.



Mi-octobre, la SNCB a établi un plan pour assainir sa santé financière à l'horizon 2015. Parmi les mesures du plan, certaines visent à réduire la consommation d'énergie de 1% par an. D'ici 2015, cela représenterait une économie d'environ 2 millions d'euros.

Vitesse conseillée

Depuis la mi-décembre, pour chaque parcours de train, la fiche de service du conducteur mentionne une vitesse conseillée économe en énergie par tronçon. Une *vitesse conseillée* vise à permettre au train de continuer à respecter l'horaire prévu, mais de la manière la plus économe en énergie. B-TC.5 a donc recalculé tous les sillons sur le réseau belge. Comment ? En répartissant le temps tampon sur l'ensemble du trajet du train. On tient également compte de la différence de niveau sur certaines lignes, des limitations permanentes de vitesse, etc.

“Cette vitesse conseillée a été calculée sur base des horaires à long terme. Il n'est donc pas tenu compte des limitations de vitesse temporaires, consécutives par exemple à des travaux ou des détournements, ou encore à des perturbations du trafic ferroviaire. Dans ces cas-là, le conducteur ne peut naturellement pas respecter cette vitesse conseillée”, explique Christophe Tassin, chef de projet chez B-TC.52. Dans une prochaine étape, ces limitations de vitesse seront prises en compte.

Vague verte

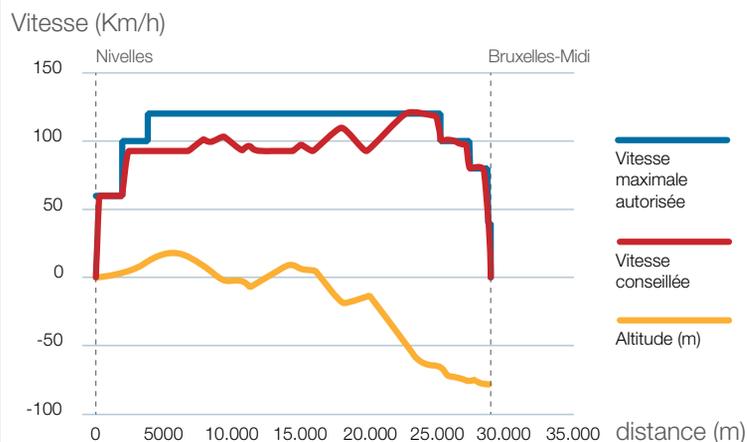
“En respectant cette vitesse conseillée, les conducteurs de train contribuent activement à la réduction du coût de l'énergie et des émissions

de CO₂. Et ils favorisent la ponctualité des trains car ils créent de cette façon ce qu'on appelle une *vague verte*: le respect de cette vitesse conseillée entraîne en principe davantage de feux verts et donc moins de temps d'attente.”

Autres mesures

Un énergimètre sera installé dans un avenir proche sur tous les engins de traction électrique (locomotives, automotrices, voitures pilotes). C'est déjà le cas des nouvelles locomotives type 18. “La consommation d'énergie réelle pourra ainsi être comparée avec ce qui nous est imputé”, poursuit Christophe Tassin. D'autres technologies peuvent aussi limiter la consommation d'énergie de traction. “Les locomotives type 18 peuvent aussi utiliser un freinage de récupération. Par ce système, les moteurs électriques fonctionnent comme des générateurs qui renvoient l'énergie récupérée vers la caténaire. Un autre train peut alors utiliser cette énergie *gratuite*. Cela contribue bien sûr aussi à une réduction des coûts d'énergie de traction. Des mesures récentes ont permis de calculer des valeurs de 500kWh récupérées pour un train entre Ostende et Welkenraedt. Cela correspond à la consommation énergétique d'une famille belge moyenne pendant deux mois.”

“Une vitesse conseillée vise à permettre au train de continuer à respecter l'horaire prévu, mais de la manière la plus économe en énergie.”





Gérer le trafic ferroviaire sur le réseau belge constitue chaque jour un nouveau défi. Au Traffic Control, Carole Duby et ses collègues veillent 24h sur 24, 7 jours sur 7, à la sécurité et à la ponctualité des trains partout en Belgique, dans le strict respect des procédures de sécurité.

Pour la sécurité, toutes les procédures doivent être appliquées de manière rigoureuse

RÉGULATEUR DE LIGNE AU TRAFFIC CONTROL

La vigilance 24h sur 24

Depuis mars 2011, Carole Duby est régulatrice de ligne au Traffic Control d'Infrabel. Au sein du Team de Bruxelles, elle gère le trafic sur la ligne Bruxelles-Namur, entre autres.

"Avant d'arriver ici, j'ai suivi une formation intensive de 10 mois. D'abord, pour devenir sous-chef en cabine, et puis j'ai suivi la formation de régulateur Traffic Control. Après ma formation, mes collègues m'ont tout de suite bien accueillie ici.", raconte Carole.

Un rôle de vigilance

Ce ne sont pas les agents du Traffic Control qui commandent les aiguillages et les signaux. Les cabines de signalisation se chargent de ces tâches dans leurs zones d'opération respectives. "Notre rôle consiste surtout à être vigilant quant au bon déroulement du trafic des trains. Nous veillons à ce

que le trafic ferroviaire se déroule en toute sécurité. Je regarde attentivement le trafic, j'anticipe... Dans notre métier, il faut toujours être proactif et contacter rapidement les bonnes personnes."

Carole: "En cas d'incident, c'est ici que les alertes arrivent. Il me faut alors réagir vite car il faut avertir les postes de signalisation, les conducteurs des trains concernés, le RDV, le SOC... Puis, nous mettons en place des déviations, des services à voie unique, nous veillons à assurer les correspondances... Evidemment, tout cela se fait en étroite collaboration avec nos collègues dans les postes de signalisation et au RDV !"

Mais la gestion des urgences ne constitue pas la seule tâche des régulateurs. Le Traffic Control a aussi une responsabilité dans l'organisation des travaux sur le réseau (mise hors service de voies, mise hors tension de caténaies...), la justification des retards, la

rédaction de rapports, la gestion de la communication aux voyageurs...

Focus sur la communication

Carole: "La communication est en effet un aspect essentiel de notre métier. Pour ne pas commettre d'erreurs, nous appliquons de manière stricte la communication de sécurité, au moyen de messages codés et de l'alphabet OTAN dans nos contacts avec les cabines, les conducteurs..."

"J'aime bien ce métier et surtout la collaboration avec les collègues ! Je ressens toujours une sorte de fierté quand nous avons résolu un problème, parce qu'ainsi, je contribue directement aux objectifs du Traffic Control: la sécurité, la ponctualité et une communication claire et précise. Et, en cas d'urgence, nous devons aussi décider très vite et prendre nos responsabilités ! Car la sécurité des voyageurs, des collègues sur le terrain et des marchandises est entre nos mains !", conclut Carole. ■

"La sécurité des voyageurs, des collègues et des marchandises est entre nos mains !"

Carole Duby

PUNCTUALITY DAY

Une journée sous le signe de la ponctualité

Le 19 décembre, les équipes ponctualité d'Infrabel et de la SNCB ont rassemblé tous les spécialistes de la ponctualité du Groupe SNCB. Résultat: une journée *ponctualité* motivante consacrée à la présentation et au suivi de tous les projets du plan d'actions, en présence de MM. Luc Lallemand et Marc Descheemaeker.

Le Punctuality Day avait pour objectif, dans un esprit de transparence et de motivation, de faire le point sur le plan d'actions Ponctualité, en permettant aux participants d'engager le débat et de s'épauler mutuellement. Le lundi 19 décembre, tous les chefs de projet ont pu présenter leur projet et mettre sur le tapis des problèmes éventuels. Toutes les présentations témoignaient d'une grande motivation et d'une véritable passion pour la ponctualité.

D'entrée de jeu, il est apparu que la mise en œuvre du plan d'actions se déroule selon le schéma prévu. Quasiment toutes les actions ont été lancées. Un certain nombre d'actions seront même achevées plus tôt que prévu. Par ailleurs, l'intégration constante de nouvelles actions rend le plan vraiment dynamique et interactif. Une de

ces actions est de communiquer mensuellement les chiffres de ponctualité au sein de nos entreprises et de créer ainsi une plus grande implication et une meilleure sensibilisation.

Rester focalisé

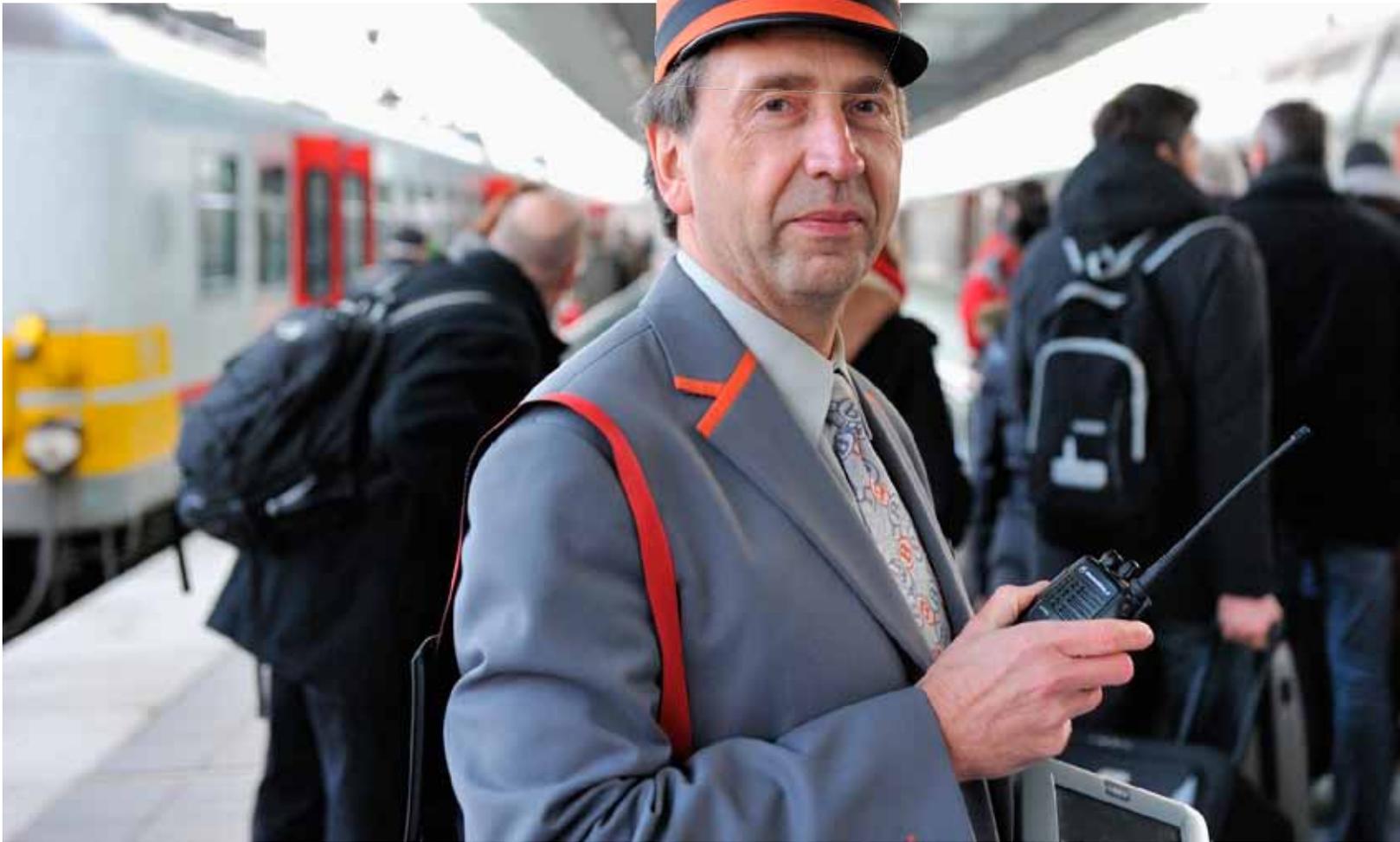
"Malheureusement, l'impact de ces actions sur les résultats de ponctualité n'est pas encore suffisamment visible", explique Eddy Clement, Directeur général Réseau. "Le message à faire passer est évidemment de rester focalisé et de continuer à s'investir pour la ponctualité", affirme Richard Gayetot, Directeur général de SNCB Technics. Et Luc Lallemand de renchérir: "La SNCB et Infrabel ne plaisantent pas avec la ponctualité". De concert avec Marc Descheemaeker, il a appelé les chefs de projet à faire bouger les choses de façon à ce que les résultats de ponctualité s'améliorent également à court terme. En guise d'exemple, on a pu citer le plan créatif qui consiste à fixer des filets le long des voies pour éviter la chute de feuilles mortes sur les rails et les perturbations conséquentes du trafic ferroviaire. Une idée ad hoc, qui a déjà donné d'excellents résultats là où elle a été testée.

En conclusion, citons la réaction du Manager Ponctualité et co-organisateur de la journée, Etienne De Ganck: "Je suis très satisfait. J'avais espéré des débats un peu plus animés, mais les participants ont travaillé de manière concentrée et les messages clés sont bien passés. Lors d'une telle journée, les chefs de projet se motivent l'un l'autre et se sentent plus impliqués dans la totalité du plan d'actions Ponctualité." ■

Dominique Leclercq et Jimmy Quick du Punctuality Team SNCB, se montrent satisfaits par le Punctuality Day:

"Cette journée a permis aux chefs de projet de se faire une idée très précise de l'ensemble du plan d'actions. Ils ont pu se rendre compte de la place qu'occupent leurs actions dans l'ensemble de la grande chaîne de la ponctualité, mais aussi quels étaient les premiers résultats de ces efforts. Cette journée était aussi un bel encouragement pour continuer d'œuvrer ensemble pour plus de ponctualité."





Nous avons rendu visite à Thierry De Kerf à la gare de Bruges, où il travaille depuis 10 ans déjà comme sous-chef de gare B-MO.2.

Accueil aux voyageurs

“Comme sous-chefs de gare, nous avons des contacts très fréquents avec les voyageurs. Nous sommes en fait leur premier point de contact en gare. Nous essayons d’être autant que possible présents sur les quais. Nous essayons de les informer au mieux pour leurs questions liées aux horaires ou aux correspondances par exemple. Avec nos appareils Magic, nous avons un accès sans fil aux horaires et à Passengersweb. Nous pouvons désormais aussi imprimer ces données pour nos clients. Nous nous efforçons aussi d’accueillir le mieux possible les clients à mobilité réduite.”

“Comme sous-chefs de gare, nous pouvons avoir une influence positive sur la ponctualité.”

Thierry
De Kerf

Départ ponctuel

“Par notre présence sur le quai, nous pouvons aussi veiller à un départ ponctuel des trains. Quand je vois par exemple que beaucoup de voyageurs veulent monter au milieu du train, alors qu’aux deux extrémités il y a peu de monde qui embarque, j’invite les voyageurs à se rendre aux autres portes. Cela permet au train de partir plus rapidement. J’essaie aussi d’accompagner les groupes pour les aider à atteindre directement les places qui leur sont réservées. Finalement, nous veillons à accueillir les voyageurs à l’embarquement ou au débarquement, en situation normale mais surtout en situation perturbée.

Nous disposons également d’une liste de trains prioritaires, ceux que nous devons particulièrement suivre en matière de ponctualité.

En outre, nous suivons les temps d’attente de trains convenus avec Infrabel, nous supervi-



Contribuer à une circulation plus ponctuelle des trains, c'est une top priorité pour la SNCB. L'ensemble du personnel s'efforce d'offrir un service optimal aux clients. Connect a rencontré Thierry De Kerf, sous-chef de gare à SNCB Mobility, qui offre sa contribution à l'effort pour la ponctualité.

SOUS-CHEFS DE GARE

Chaque jour la priorité à la ponctualité

sons les accouplements et désaccouplements des trains, nous contactons un dépanneur si nécessaire, nous aidons le conducteur et l'accompagnateur à partir à temps, etc. Nous devons d'ailleurs justifier le retard encouru par un train dans notre gare.

Vous voyez la liste de nos tâches, vous comprenez que, comme sous-chefs de gare,

nous pouvons avoir une influence positive sur la ponctualité.

Peut-être encore une remarque importante. Comme sous-chefs de gare, nous sommes certifiés par l'Etat belge comme *personnel de sécurité*. Cela signifie que nous sommes garants de la sécurité du personnel SNCB exécutant les accouplements, balayant la neige, etc." ■



Carrière de Thierry De Kerf

- Débute comme sous-chef de gare de 2^{ème} classe dans le port d'Anvers.
- Réussit l'examen de sous-chef de gare de 1^{ère} classe et passe des marchandises aux voyageurs.
- Sous-chef de gare B-MO.2 depuis 10 ans à la gare de Bruges.

"En tant que sous-chef de gare, vous devez parfois faire preuve d'un peu de psychologie. Un voyageur qui se trompe de train ou qui est confronté à un autre problème peut s'inquiéter inutilement. Dans ce cas, une discussion posée peut faire des miracles."

Depuis 2002, l'AT Kinkempois dispose, comme les ateliers d'Anvers-Nord, Schaerbeek et Merelbeke, d'un tour en fosse destiné à reprofiler les roues du matériel roulant. Petite visite.

KINKEMPOIS

Tour en fosse, un travail de précision



A Kinkempois, le tour en fosse est installé dans le hall qui abrite aussi le car-wash. "C'est un avantage pour nous", ajoute Benoît Hubin, responsable du tour en fosse et du car-wash de Kinkempois. "Le même personnel peut être utilisé de manière polyvalente au tour ou au car-wash, en fonction des besoins et des priorités. Les ateliers de Schaerbeek, Anvers-Nord et Merelbeke disposent d'un équipement identique, de même que Forest, mais là spécifique pour les rames à grande vitesse."

Pourquoi reprofiler les roues ?

Les roues du matériel roulant ferroviaire sont en acier. Au fur et à mesure que les trains circulent, les roues tendent à s'user. Le pro-

"Les roues parcourent dans leur vie entre 500.000 et 1.000.000 km. Afin de pouvoir parcourir de telles distances, il est nécessaire de reprofiler les roues."

Benoît Hubin



L'avantage du tour en fosse, c'est que nous pouvons reprofiler les roues sans devoir démonter les essieux.

fil peut ne plus être totalement sphérique, il peut y avoir apparition de zones aplaties, de coups, de zones plus usées. Le tour en fosse sert à reprofiler les roues, c'est-à-dire à raboter une fine couche d'acier pour leur redonner un profil sphérique. "Les roues parcourent dans leur vie entre 500.000 et 1.000.000 km", poursuit Benoît Hubin. "Afin de pouvoir parcourir de telles distances, il est nécessaire de reprofiler les roues, soit pour leur rendre une deuxième jeunesse (tous les 300.000 km), soit pour corriger une usure anormale ou un défaut. Les roues disposent d'une couche d'usure d'environ 40 mm."

Sans démontage de l'essieu

"L'avantage des tours en fosse qui équipent les quatre ateliers, c'est que nous pouvons

reprofiler les roues sans devoir démonter les essieux", ajoute Georges Baiwir, coordinateur de l'équipe du tour en fosse et du carwash. "La machine est très sophistiquée, mais l'opérateur garde une grande importance, le maniement du tour demande une grande expertise. A chaque fois, l'opérateur traite les deux roues en même temps. La vitesse de coupe dépend du type de défaut, cela varie de 40 à 45 minutes en moyenne par essieu, mais cela peut monter jusqu'à 2 heures."

Le tour en fosse est polyvalent : "Nous pouvons traiter la grande majorité du matériel roulant en circulation, aussi bien les locomotives, les rames, les voitures ou les wagons, voire du matériel privé (par exemple d'ArcelorMittal) ou historique", achève Benoît Hubin. ■

Caractéristiques techniques

Constructeur: Rafamet (Pologne)
 Modèle: UGE 150 N
 Commande numérique: Automate Siemens Sinumerik
 Année de mise en service: 2002
 Longueur: 5 m 35
 Largeur: 1 m 96
 Hauteur: 2 m 15
 Masse: 26 tonnes
 Vitesse de coupe moyenne: 60 m/min
 Puissance totale: 95 kW
 Puissance d'entraînement des roues: 60 kW
 Diamètres de roues admissibles: 600 à 1500 mm
 Temps moyen par essieu: 60 min
 Nombre d'essieu par an: 2050 (chiffre 2010)
 Broyeur à copeaux: 7,5 kW
 Copeaux: 60 tonnes par an



EN ROUTE VERS UNE MOBILITÉ EN RÉSEAU

Depuis plus de 10 ans, le nombre de voyageurs en train ne cesse d'augmenter. Les besoins en mobilité n'ont jamais été aussi importants et augmenteront de 30% d'ici 2030. A l'avenir, nous devons mieux faire coïncider nos différents modes de déplacement.

Le projet OLYMPUS est lancé

La mobilité de demain sera surtout une mobilité en réseau. La *mobilité* est devenue un réseau complexe au sein duquel différents moyens de transport (voiture, train, tram, bus ou vélo) jouent chacun un rôle spécifique. Au sein de cette mobilité en réseau, le voyageur devient l'organisateur qui gère ses déplacements selon son propre planning. De plus en plus, les gens se soucient de l'environnement et tiennent compte de l'empreinte écologique de leurs déplacements. Chaque jour, la SNCB-Holding redouble d'efforts afin de concilier mobilité et environnement.

Olivier De Cock (à gauche) et Peter Vercauteren de Blue-Mobility sont responsables du management opérationnel du projet Olympus.

“Grâce à Olympus, la SNCB-Holding peut étoffer son offre en mobilité verte.”

Véhicules électriques

Dans sa recherche en mobilité durable et en réseau, la SNCB-Holding participe au banc d'essai flamand des véhicules électriques (Vlaamse Proeftuin Elektrische Voertuigen), intitulé *Olympus*. La vocation de ce projet consiste à convaincre les citoyens des avantages du véhicule électrique en termes d'environnement, de santé et de mobilité.

“Olympus met l'accent sur le partage de véhicules et la combinaison de différentes formes de transports. L'objectif consiste à étudier de quelle façon

les voitures électriques, vélos, etc. peuvent jouer un rôle à cet égard”, explique Peter Vercauteren, business research manager à Blue-Mobility. “Le projet test commencera dans quatre villes flamandes (Anvers, Gand, Hasselt et Louvain) et, parallèlement, la SNCB-Holding installera des bornes de recharge électrique dans

les 34 plus grandes gares. Grâce à Olympus, la SNCB-Holding peut étoffer son offre en mobilité verte. Dans les gares et les 4 villes concernées où des voitures partagées (Cambio) et des vélos partagés (Blue-bike) sont déjà disponibles, le voyageur pourra également opter en faveur d'une variante électrique.”

Afin de pouvoir étudier au mieux le contexte dans un environnement réel, le projet Olympus comprend également une plateforme informatique qui rassemble des informations sur le comportement au volant, les paiements, les rechargements, etc. Ces informations proviendront d'un groupe d'utilisateurs test désignés par les partenaires du projet Olympus.

“Un dernier élément majeur du projet Olympus réside dans le fait que des tiers (entreprises et organisations) peuvent utiliser l'infrastructure et la plateforme informatique pour, par exemple, développer et tester de nouveaux services”, commente Peter Vercauteren. “Olympus devient ainsi un banc d'essai “ouvert” de mobilité électrique qui contribue à la réalisation d'objectifs urbains en matière de mobilité, d'écologie et d'innovation.” ■

Plus d'infos ?
Surfez sur www.proeftuin-ev.be



Première station-service publique pour les trains diesel à Zeebrugge

Le 12 décembre dernier, Infrabel a ouvert, en collaboration avec G&V et le port de Zeebrugge, la première station-service publique d'approvisionnement en carburant dans le port de Zeebrugge. Il s'agit de la première plateforme publique d'approvisionnement en carburant d'Infrabel sur le réseau ferroviaire belge.

Le marché du transport de marchandises étant en pleine évolution, les opérateurs ferroviaires doivent pouvoir s'approvisionner en carburant facilement.

A Zeebrugge, une voie spécifique a été construite pour permettre aux conducteurs de train d'accéder facilement à la pompe. La plateforme publique d'approvisionnement en carburant a été installée selon les règles de la législation environnementale. Là où les trains s'approvisionnent en carburant, Infrabel a construit une dalle en béton imperméable

avec un système d'écoulement spécial pour récupérer le carburant. Toute forme possible de pollution du sol est ainsi exclue.

Cette nouvelle installation fonctionne entièrement de manière automatique avec un système de carte d'approvisionnement et ce, 24h sur 24, 7 jours par semaine.

Zeebrugge ne constitue qu'un début. Infrabel continuera à investir dans les plateformes publiques d'approvisionnement en carburant dans un avenir proche. L'an prochain, une nouvelle installation sera ouverte à Genk et d'autres projets suivront, en Flandre comme en Wallonie. ■

Infrabel TV

L'INFO POUR ET PAR LES COLLABO

Reportages, news, infos HR, météo,
 RailTime, bons plans de RailFacilities...
 Des infos dorénavant accessibles pour
 une grande partie du personnel de terrain
 d'Infrabel, grâce à Infrabel TV !

Les stars
 d'Infrabel TV ?
 Les collaborateurs !



Depuis cet été, les écrans fleurissent aux quatre coins du pays, dans les bâtiments d'Infrabel. Des écrans ? Mais pour quoi faire ? Petit bond dans le temps... Peut-être avez-vous participé en 2008, à l'enquête de satisfaction *Mon Opinion* ? Parmi les réponses obtenues au sein d'Infrabel, le constat suivant : "Parfois, on n'est pas suffisamment informés. Beaucoup d'information est diffusée via l'intranet ou le mail mais les gens sur le terrain n'y ont pas accès".

L'équipe de Communication interne d'Infrabel se lance alors un défi un peu fou : trouver, et mettre en place un média accessible à tous les

"Infrabel TV doit encore pas mal évoluer : contenus et reportages plus variés et plus intéressants... Nous faisons le pari de la curiosité des collaborateurs !"

Benoit Quitin

RATEURS D'INFRABEL

collaborateurs d'Infrabel, permettant de communiquer rapidement, et de façon ludique. Et pourquoi pas l'affichage dynamique, un nouveau système de communication alliant textes, images et vidéos ?

De l'idée à sa réalisation...

Aline Foucart et Benoit Qutin constituent la petite équipe Infrabel TV.

"Nous avons alors entamé un long travail de conception et de gestion de projet, explique Aline: déterminer les emplacements à équiper, les visiter, sélectionner la solution technique et le matériel le plus approprié, rencontrer les responsables locaux et les collègues sur le terrain, convaincre les plus réticents..."

"Avant de nous lancer dans la réalisation du contenu, nous avons organisé des entretiens avec 15 collè-



gues, de différents horizons et niveaux. Notre objectif ? Cerner les attentes des collaborateurs d'Infrabel envers ce nouveau média."

Infrabel TV voit le jour le 2 novembre 2011. Mais pour diffuser quoi ?

Benoit: "Au risque de décevoir les plus fans d'entre nous, pas de match de foot, mais bien des reportages, 10 nouveaux par mois, sur le métier des collègues, nos projets réalisés, des machines insolites, les initiatives vertes... En fait, chaque zone de l'écran est consacrée à un type d'information différent: infos HR, RailTime, avantages pour le personnel, *le saviez-vous*, infos sécurité, ponctualité..."

L'info accessible rapidement

Infrabel TV constitue une petite révolution en termes d'accessibilité.

Aline: "Grâce aux écrans placés dans les ateliers, les cabines et les CLI (Centres Logistique Infrastructure) d'Infrabel, de plus en plus de collègues ont accès aux informations de l'entreprise. Et avec quelle rapidité ! Il nous suffit de quelques dizaines de minutes pour diffuser une information sur tous les écrans. Cela rend ce réseau particulièrement utile pour la diffusion de messages urgents et importants (par exemple, en cas de crise)."

Des contenus plus riches et plus variés

En 2012, d'autres bâtiments seront également équipés d'écrans. Et en ce qui concerne le contenu ?

"Infrabel TV doit encore pas mal évoluer, explique Benoit. Des contenus plus variés, des sujets de reportages toujours plus intéressants, plus de concours et d'interactivité... Nous faisons le pari de la curiosité des collaborateurs !"

Et Aline de conclure: "Finalement, l'objectif d'Infrabel TV est à la fois de rassembler le public le plus large et de susciter l'intérêt de tous les spectateurs !"



Avis aux collègues d'Infrabel

Vous voulez, vous aussi, faire partie de l'aventure Infrabel TV ? Alors, dites-nous quels sujets mériteraient, selon vous, de faire l'objet d'un reportage sur Infrabel TV. Faites-nous part de vos idées, des plus sages aux plus farfelues !

N'hésitez pas à contacter l'équipe d'Infrabel TV par mail (infrabeltv@infrabel.be), ou par courrier interne: I-CP141 Internal Media, s. 40/5.

L'équipe de tournage d'Infrabel TV a laissé trainer son micro dans les bureaux de la nouvelle cabine de Hasselt:

ITV: Que pensez-vous d'Infrabel TV?

Mark Giots, organisation du trafic ferroviaire, Hasselt: "Je trouve que c'est très positif. On peut voir des informations, des reportages de temps à autre. C'est très bien conçu."

ITV: Et que pensez-vous du contenu?

Mark Giots: "On a un meilleur accès aux informations, et c'est le principal avantage, selon moi, car tout le monde ne peut pas consulter l'intranet, ou avoir accès aux mails. Infrabel TV permet aussi aux nouveaux de se familiariser avec l'entreprise."



Mark Giots, cabine de signalisation de Hasselt



Gauthier, avec Carlos, à côté de mutilation (oeuvre de droite). Des thèmes parfois sombres, mais des toiles hautes en couleurs.

Comment travailles-tu tes toiles ?

“Une toile, un thème. Les sujets omniprésents sont l’amour, la vie, la passion... des thèmes que j’exprime aux détours de mes expériences personnelles. Mais chacun est libre de les interpréter à sa manière.”

Des thèmes parfois sombres, mais toujours exprimés en couleurs vives ?

“Oui, les couleurs, c’est la vie, ma vie. J’en aime les contrastes, la lumière. Et puis, je suis un optimiste de nature, un enthousiaste. C’est cette joie de vivre qui transparait vraisemblablement dans mes toiles.”

Des toiles qui donnent la pêche, très peps... Carlos Lopez Garcinuno, relations publiques au District Sud-Est, les avait découvertes dans le bureau de Gauthier, un jour en lui rendant visite. Il a alors l’idée de proposer à Gauthier de les exposer un temps dans les couloirs du bâtiment de Direction. Histoire d’égayer des murs immaculés, de les donner à voir par les collègues qui travaillent dans ces espaces et surtout de donner un coup de pouce aux artistes cheminots. Après avoir exposé quelques œuvres en privé, Gauthier y a ainsi mis en lumière, durant plusieurs semaines, 15 de ses grands formats.

Et la suite, tu l’envisages comment ?

“Pour le moment, je peins dans ma cave, c’est assez exigu. Mais dans ma future nouvelle maison, j’ai prévu un vaste atelier très lumineux. Et je me suis inscrit à la Collection RTBF/Canvas Collectie. Si je fais partie des présélectionnés, je pourrai peut-être exposer, avec d’autres artistes, au Bozar l’année prochaine. Et de toute façon, j’espère réaliser une dizaine de toiles supplémentaires pour pouvoir exposer dans une galerie privée au printemps prochain...”

Allez jeter un coup d’œil sur les œuvres de Gauthier sur le site www.artistesbelges.be. Et prenez des couleurs !

Couleurs en couloirs

Gauthier Baijot, responsable Securail du District Sud-Est, est aussi artiste peintre. Ses toiles vives ont donné le ton dans les couloirs du bâtiment de Direction à Liège. Visite guidée.



72 ? C’est sa signature. G et B, les initiales de ses prénom et nom sont les 7^{ème} et 2^{ème} lettres de l’alphabet.

A 45 ans, Gauthier Baijot est District Security Manager pour le District Sud-Est, basé à Liège. Et depuis un an et demi, une nouvelle passion l’anime: la peinture.

Comment t’es venue cette envie de peindre ?

“Un jour, par curiosité, je suis entré dans un magasin d’ustensiles de peinture. J’ai acheté acryliques, huiles, pinceaux, couteaux... et j’ai commencé comme ça. J’ai toujours aimé la peinture en général, l’art rupestre qui vient de mon goût pour la préhistoire et l’archéologie, mais aussi les courants modernes et contemporains.”

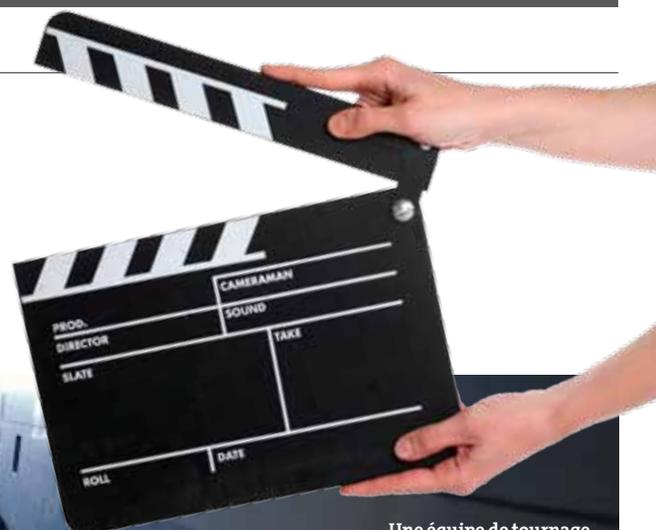
Gauthier n’a jamais suivi de cours et ne compte pas en prendre. Son inspiration ? Il ne veut pas qu’on dise *tiens, cela à ressemblé à...* Gauthier souhaite que son style soit le sien, et il y tient.

“Je suis un optimiste de nature, un enthousiaste. C’est cette joie de vivre qui transparait vraisemblablement dans mes toiles.”

Gauthier Baijot

nous

Tout le monde a déjà vu un certain nombre de films légendaires où le train intervient. Qui ne connaît pas le célèbre film, *Murder on the Orient Express*. L'ambiance d'une gare, d'un quai ou d'un train a toujours inspiré les cinéastes, photographes, reporters... C'est ainsi que, chaque année, la SNCB reçoit près de 200 demandes de tournage.



Une équipe de tournage d'une émission de VTM en action dans l'atelier d'Anvers.



Clip-clap... ...ÇA TOURNE !

Les demandes proviennent, bien évidemment de la Belgique mais également de l'étranger. Des chaînes comme RTL-TVI, la BBC, TF1, VTM, Eén, VT4, Canvas... ont déjà fait appel à la SNCB pour des tournages. Les demandes sont variées. Il peut s'agir d'un reportage, d'un clip, d'une publicité, d'un long-métrage...

Récemment, la RTBF a tourné une séquence dans les trains pour une émission à succès *Sans Chichis*. De même, la chaîne de télévision flamande VTM a baladé ses caméras dans l'atelier de traction d'Anvers-Nord pour l'émission *De Stip*.

“Chaque année, la SNCB reçoit près de 200 demandes de tournage.”

Et le plus marquant est, sans nul doute, cette demande de la télévision japonaise qui s'est intéressée de près à nos trains. L'objectif était de filmer le paysage qui défile lorsque nous regardons à travers la fenêtre d'un train. Une manière originale de présenter le tourisme en Belgique ! Ces séquences ont été tournées pour l'émission *European Railways* de la télévision japonaise BS Fuji.

Mais pour filmer dans l'environnement ferroviaire ou à bord des trains, une autorisation est nécessaire. Les demandes de tournage à bord des trains, dans les gares SNCB et les ateliers SNCB doivent être introduites sur: infocorporate@sncb.be.

Filmer ailleurs ?

- Les demandes de tournage dans les gares Holding ou dans les bâtiments de Direction doivent être introduites auprès de communication@b-holding.be.
- Les demandes de tournage sur le réseau ferroviaire ou dans des points d'arrêt non gardés doivent être adressées à communication@infrabel.be.

Rail Facilities et MSH (Medical Scientific Huart), une firme spécialisée dans la distribution de produits spécifiques dans le domaine de la santé, ont conclu un partenariat. Dans le cadre de cette collaboration, Rail Facilities vous offre la possibilité de gagner 10 podomètres et 5 moniteurs de constitution corporelle de la marque OMRON. Le podomètre offre notamment le nombre de pas effectués, la distance ainsi parcourue et donne aussi des indications sur le nombre de calories brûlées. Le moniteur de constitution corporelle à gagner est un appareil perfectionné qui affiche entre autres des informations sur l'indice de masse corporelle.

Que faire pour participer au concours ?

► **Donnez la bonne réponse à la question suivante:**

Rail Facilities et la société OMRON ont lancé le tensiomètre M6 Confort pour leur première collaboration. Quelle réduction a été appliquée sur ce produit ?

20 % 25 % 30 %

► **Indiquez ici pour quel cadeau vous participez:**

podomètre
 moniteur de constitution corporelle

► **Envoyez le bon dûment rempli au plus tard pour le 9 mars 2012 à:**

CONNECT
Concours MSH OMRON
H-CO.001 Section 26/2

Numéro d'identification

.....

Nom

.....

Prénom

.....

Adresse administrative

.....

.....

.....

E-mail

.....

Bonne chance !

A GAGNER !

10 podomètres et 5 moniteurs de constitution corporelle

