

# CONNECT

MAGAZINE DU PERSONNEL DU GROUPE SNCB | 10.2012 | #81

Portiques souples

Un travail  
de spécialistes

**INFRA**BEL  
light on track

**B** HOLDING

**B** SNCB

Gand-Saint-Pierre  
fête ses 100 ans !

B-TC: BeLEAN,  
ça marche

Infrabel  
à InnoTrans

## dans ce numéro

**STRATÉGIE**

Infrabel: Focus, les leviers 1 et 2 à la loupe

**03****CLIENT**

SNCB Technics, la division Fleet Management

**07****SÉCURITÉ**

InnoTrans 2012: un succès pour Infrabel

**08****ATELIERS**

Nouvel atelier de traction de Kinkempois  
Nouvel atelier polyvalent à Melle

**10  
11****PATRIMOINE**

Entretien avec François Schuiten

**12****GARE**

Gand-Saint-Pierre fête ses 100 ans

**14****MANAGEMENT**

B-TC: BeLEAN, ça marche !

**15****NOUS**

Alain Taillard, star du Carnaval de Rio depuis 20 ans  
AC Malines, en visite au WIE

**16  
17****INFRASTRUCTURE**

Portiques souples: du travail de spécialistes  
Un nouveau CLI pour Courtrai

**18  
19****INTERNET**

Infrabel.be souffle sa première bougie !

**19****HR**

Collaborateurs de talent: qui cherche trouve !

**20****MOBILITÉ**

Cambio fête son 15.000<sup>ème</sup> client

**21****EVENT**

Journée Découverte Entreprises, un succès pour Infrabel

**22**

**A  
GAGNER**

3 abonnements cambio valables un an !

**24**

## colophon

**EDITÉ POUR LE GROUPE PAR  
LA SNCB-HOLDING, AVEC**

Barbara Boumans, Sara Decelle, Annelies  
De Keyser, Caroline De Lille, Aline Foucart,  
Romina Keller, Caroline Powis, Benoît Quittin,  
Philippe Thils, Vanessa Vanderbruwaene,  
Ann Van Litsenburgh, Sophie Vergucht et  
Barbara Verwilligen

**PHOTOS**

Leo Goossenaarts, Denis Moinil,  
John Deroo, Reporters  
**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  
**ABCi**





Carlo Piussi

## // Focus

### 2012 - 2016

A partir de ce mois, nous examinerons à chaque fois à la loupe deux leviers du plan Focus. Ce mois-ci, nous nous concentrons sur le levier n°1 'Accélérer le déploiement de la TBL1+ pour sécuriser le réseau' et le levier n°2 'Installer l'ETCS, système européen de contrôle automatique des trains'. Ces deux leviers sont des éléments clés pour la première priorité d'Infrabel: la sécurité.



# VOYAGER EN SÉCURITÉ avec la TBL1+ et l'ETCS

**L**e plan stratégique Focus, qui présente la vision d'avenir d'Infrabel, définit cinq priorités. La toute première, c'est la sécurité. En la matière, des systèmes technologiques avancés comme la TBL1+, version améliorée de la TBL (Transmission Balise Locomotive), et l'ETCS (European Train Control System), jouent un rôle tout à fait crucial.

#### International

Le fleuron des nouveaux systèmes de sécurité, c'est l'ETCS. "Ce système contrôle en permanence la vitesse du train et déclenche un freinage automatique du train lorsque celui-ci dépasse un signal fermé", explique Walter Renard, program manager ETCS. "Par ailleurs, ce système flambant neuf sera utilisé partout en Europe. A l'avenir, les conducteurs de train sur les lignes internationales ne devront donc maîtriser qu'un seul système de signalisation, ce qui améliorera certainement la sécurité."

Notre pays est l'un des premiers à installer le système sur l'entièreté du réseau. Walter Renard: "Nous avons travaillé dur, ces dernières années, pour trouver une solution à tous les problèmes; nous ne pouvions nous

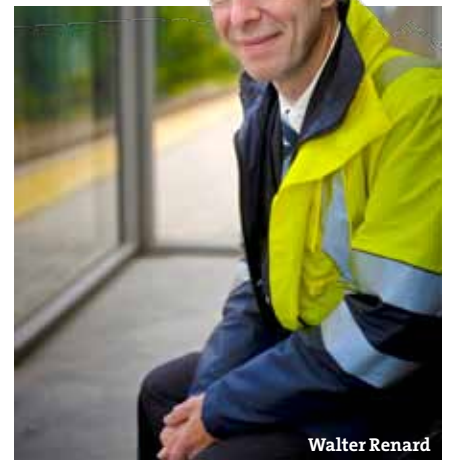
"A l'avenir, les conducteurs sur les lignes internationales ne devront maîtriser qu'un seul système de signalisation."

Walter Renard

adresser à personne pour demander conseil. Heureusement que nous disposons d'une équipe motivée. Et maintenant que certains trajets sont équipés de l'ETCS, nous pouvons enfin recueillir les fruits de notre travail." Pas question, toutefois, pour Walter Renard et son équipe, de se reposer sur leurs lauriers. "L'objectif est d'équiper à terme l'ensemble des lignes du système ETCS, ainsi que les grandes gares comme Louvain et Namur. Il y a donc encore un grand défi à relever."

#### Tremplin

D'ici 2022, l'entièreté du réseau ferroviaire devrait être équipée de l'ETCS. Entre-temps, Infrabel poursuit à plein régime l'installation de la TBL1+. "L'ensemble du matériel roulant de la SNCB ne dispose pas encore d'un équipement ETCS à bord, mais ce sera le cas de la TBL1+ d'ici la fin 2013", explique Carlo Piussi, program manager TBL1+. "De plus, l'implémentation de l'ETCS demande plus de temps que celle de la TBL1+ en raison de sa plus grande complexité. Bien que les deux systèmes utilisent des balises standardisées, le système ETCS nécessite des études spécifiques par signal et non pas basées sur des



Walter Renard

critères standards, comme la TBL1+. C'est pourquoi le déploiement de la TBL1+ permet, à court terme, d'augmenter de manière significative la sécurité sur le réseau." N'est-ce pas de la peine perdue, puisqu'à terme il faudra équiper toutes les lignes ferroviaires de l'ETCS ? "Pas du tout, car l'ETCS utilise le même matériel que la TBL1+. C'est donc un tremplin vers un système de sécurité encore plus performant et interopérable." ■

# Projets de gares



**COURTRAI**

## UN MASTERPLAN AMBITIEUX pour l'environnement de gare

La SNCB-Holding joue résolument la carte de la rénovation et de l'optimisation. La gare n'est pas une barrière entre les différentes parties de la ville, mais bien un endroit vivant que l'on peut considérer comme un véritable portail sur la vie urbaine.

Grâce au Masterplan en vue de la rénovation de l'environnement de gare, la ville de Courtrai bénéficiera elle aussi du pôle mobilité qu'elle mérite. La Ville, la SNCB-Holding, Infrabel, De Lijn et

l'Agence flamande des routes et du trafic ont développé une vision qui va bien au-delà de la simple construction d'une nouvelle gare ferroviaire et de bus modernistes. Une attention toute particulière sera accordée aux usagers vulnérables de la route. Concrètement cela signifie que le trafic automobile sur la liaison nord-sud qui traverse les environs de la gare passera en souterrain. Le bâtiment de gare fera office d'élément de jonction par-dessus les

voies. Il constituera de ce fait non seulement une passerelle vivante entre deux parties de la ville, mais également une invitation à accéder aux quais. Les rues et places aux abords immédiats seront elles aussi revalorisées. Le quartier de la gare constituera ainsi à nouveau un quartier agréable de la ville, avec une identité propre.

Ce Masterplan est un pas dans la bonne direction. Il doit encore être affiné, notamment après consultation des courtraisiens.

## LA GARE devient

C'est parti ! Le 12 octobre dernier, l'entrepreneur a donné le coup de pioche pour le lancement du nouveau projet de gare. Pile sur le site où la SNCB-Holding va construire un nouveau parking souterrain et où la Région flamande va aménager un tunnel routier. Ce projet ne manque certes pas d'ambition: la gare flamande neuve, hypermoderne, promet d'être un lieu emblématique de la ville de Malines ! Le concept des architectes Salvatore Bono et Brent Turchak ne vise pas seulement l'objectif esthétique. Il intègre aussi la facilité d'utilisation et le confort pour les voyageurs et les passants. La gare devient un centre de mobilité, où les



**HASSELT**



## Bons baisers de...

A Hasselt, on n'a pas attendu la Saint-Valentin pour se faire des bisous ! La campagne 'De Kus' (le baiser), qui doit mettre en avant l'histoire toute particulière entre le centre de la ville et le nouvel environnement de la gare a atteint son apogée le 29 septembre dernier avec une scène de baiser spectaculaire entre Hendrik et Katrien, le couple légendaire du folklore has-

seltois. Deux poupées géantes représentant ces deux figures mythiques de la ville ont défilé dans les rues pendant la dernière semaine de septembre et ont terminé leur cortège romantique par un baiser passionnel à la gare. Dès que toutes les décisions seront prises et les plans approuvés, l'environnement immédiat de la gare de Hasselt va changer

## réalité

correspondances entre les divers moyens de transport se font aisément et en toute sécurité. Les voyageurs malinois vont pouvoir bénéficier d'un service ferroviaire plus rapide et plus efficient, grâce notamment au récent Diabolo (liaison facilitée avec l'aéroport) et au futur RER.

Les alentours de la gare vont eux aussi offrir un tout nouveau visage. Le trafic ne sera plus passant sur la place de la gare et les Vesten et l'environnement général sera plus sécurisant pour les piétons, les deux-roues et les personnes moins valides. Last but not least, le quartier de la gare sera aussi relié de manière plus optimale au centre-ville.

### MALINES



radicalement de visage. Ainsi, par exemple, le centre-ville sera relié de manière plus optimale avec la gare. Et le bâtiment tout comme la place de la gare se transformeront en espaces agréables à vivre et à regarder. Les Hasseltois ont eu l'occasion de jeter un coup d'œil sur les objectifs du Masterplan lors d'une exposition informative et attrayante.

'Het grote Belgische stationsboek', aux éditions Davidsfonds, est au prix de 34,50 euros

## TOUTE LA BEAUTÉ DE NOS GARES dans un livre

Que notre pays regorge de gares renommées mondialement, on le savait déjà. Ce n'est pas pour rien si Anvers-Central et Liège-Guillemins scorent en haut de l'affiche parmi les 'plus belles gares du monde'. Ces deux gares et d'autres petites merveilles ferroviaires sont maintenant rassemblées dans l'ouvrage 'Het grote Belgische stationsboek', qui a été présenté récemment. Les auteurs de service ne sont pas moins que Stan Wagemans, véritable ambassadeur de la gare d'Anvers-Central, et Herman Welter, ancien journaliste anversois spécialisé dans le ferroviaire. Les deux com-



parse veulent, à travers leur livre, nous montrer à quel point les gares peuvent être super attrayantes: on n'y va pas seulement pour prendre le train, mais aussi pour rencontrer des amis, faire ses courses, ou pourquoi pas, tomber amoureux ?

Cet ouvrage de 304 pages est agrémenté de magnifiques photos anciennes et contemporaines et est truffé d'anecdotes. Un voyage à travers l'histoire ferroviaire belge, où les mots et les illustrations nous transportent aussi vers l'avenir.

## LIÈGE 2017: des Blue-bike pour les jeunes invités au Forum

La Ville de Liège est candidate pour l'organisation de l'Exposition Internationale de 2017. Etant en lice avec la ville d'Astana (Kazakhstan), son sort sera fixé ce 22 novembre. Liège Expo 2017 aura comme thème 'la connectivité', se définissant comme 'le phénomène technologique qui permet de créer un lien de plus en plus facilement et rapidement entre les individus dans le

monde'. Comment les moyens mis en œuvre pour connecter la planète peuvent-ils servir la solidarité ? Les domaines concernés sont la santé, les transports, l'environnement, la culture et l'éducation. Le titre de Liège Expo 2017 s'affiche comme suit: 'Connecter le Monde, relier les Gens, mieux vivre Ensemble'.

Avec cette candidature, la Belgique, la Wallonie et Liège entendent mettre leurs expertises en la matière au service de la Communauté Internationale. Du 19 au 21 septembre, Liège 2017 a organisé un Forum avec des experts de plus de 160 pays. Associée à la Carte Jeunes/ISIC, Liège 2017 a demandé à 40 jeunes belges d'inviter des jeunes du monde entier à participer au 'Forum des Jeunes'. Les jeunes sont en effet nos témoins de l'avenir.

A cette occasion, la SNCB-Holding a mis des Blue-bike à disposition des jeunes invités au Forum. Durant les trois jours de l'événement, ils en ont ainsi profité pour visiter la ville pendant leur temps libre. C'était l'occasion pour notre entreprise de soutenir un projet axé sur un monde plus 'connecté', en harmonie avec l'environnement.





Nathalie, Frieke,  
Thierry et Bart

## IL Y A DU NOUVEAU au service de presse SNCB !

Au cours des derniers mois, de nouveaux visages ont rejoint le service de presse de la SNCB. Vous les avez peut-être déjà vu à la télévision, ou vu leur nom dans la presse, mais nous en profitons pour vous les présenter dans ce Connect. Nathalie Pierard est notre nouvelle porte-parole francophone et Thierry Ney a repris la fonction d'atta-

ché de presse francophone. Bart Crols et Frieke Neyrinck, notre porte-parole et notre attachée de presse néerlandophone sont aussi le lien entre vous et la presse néerlandophone.

**Une question pour le service de presse SNCB ?  
presse@sncb.be**



## TOURNAGE à Schaerbeek

La société de production 'Latchodrom' a tourné, dans le magnifique hall des guichets de la gare de Schaerbeek, une vidéo pour la Commission européenne. Ce clip a été réalisé dans le cadre du programme ISA (Interoperability Solutions for European Public Administrations) développé par la Commission. Ce clip vise à promouvoir et à faciliter l'échange d'informations électroniques entre administrations publiques européennes. Ce petit film met joliment en valeur ce patrimoine ferroviaire unique qu'est la gare de Schaerbeek. Et plus spécialement

sa splendide salle des guichets qui fera, à la fin 2014, partie intégrante de 'Train World', le futur musée des chemins de fer.



### Envie de voir ce clip ?

Découvrez-le sur intranet (webnews SNCB-Holding du 20 août 2012). Pour la petite histoire, le film a été tourné sans les petites balles, qui ont été rajoutées lors de la post-production...



## LA PREMIÈRE CRÈCHE en gare, c'est à Liège-Guillemins !

**Une gare doit offrir des services qui font gagner du temps. Pouvoir déposer ses enfants dans une crèche en gare, voilà le concept qui manquait encore. La SNCB-Holding a inauguré, le 18 septembre, à Liège-Guillemins, sa première crèche.**

Le déplacement domicile-travail doit être un concept globalisant. Pour arrêter de courir matin et soir, la gare doit pouvoir offrir des services qui permettent de gagner du temps, que ce soit entre la route et le parking, entre le parking et le quai, avant et après l'embarquement... C'est déjà possible avec la librairie, la supérette, la pharmacie, le snack, l'entreprise de service 'repassage'... Et c'est encore plus facile s'il y a une crèche où déposer ses enfants en toute sérénité. C'est l'un des projets-phares de la SNCB-Holding pour optimiser ses services en gare.

Le 18 septembre 2012, le jour du 3<sup>ème</sup> anniversaire de la gare, Liège-Guillemins a ouvert – c'est une première parmi nos gares –

la crèche 'Les Petits Voyageurs'. La crèche, d'une capacité de 25 lits, est ouverte de 6h15 à 19h. C'est aussi la première expérience pilote dans ce domaine en Europe. Les places disponibles sont réservées en priorité aux enfants des navetteurs, puis aux enfants du personnel du Groupe SNCB et de la Ville de Liège, puis à ceux des riverains. Pour mettre ce service à disposition, la SNCB-Holding a pu compter sur une étroite collaboration avec la Ville et l'ONE. Vincent Bourlard, Directeur Général Stations: 'C'est une collaboration qui en appelle d'autres, dans d'autres gares'. Une crèche sera bientôt ouverte à la gare d'Audenaerde et ensuite à Charleroi. D'autres suivront. ■

## client

## SNCB TECHNICS

Le projet BeLEAN, qui a d'ores et déjà été démarré dans pas mal d'ateliers de SNCB Technics, fait également son petit bonhomme de chemin dans les services centraux. Depuis le 1<sup>er</sup> juin 2012, un certain nombre de services au sein de B-TC ont été entièrement réorganisés.



L'équipe de B-TC.5

# Le client est l'élément central DE LA NOUVELLE STRUCTURE

**L**e client en tant qu'élément central, c'est l'un des principes majeurs de BeLEAN. Comment ? Principalement en améliorant la qualité de l'offre de services. C'est pourquoi, au sein d'un certain nombre de services de B-TC, on a aménagé depuis le 1<sup>er</sup> juin 2012 une nouvelle structure.

## Fleet Management

Ainsi, on a créé au sein de B-TC.5 une nouvelle division Fleet Management. "Nous avons constaté qu'au sein de B-TC, chacun était principalement occupé dans son propre domaine, il n'y avait aucun fonctionnement transversal. De ce fait, le client était trop souvent perdu de vue", dit Etienne Lips, chef de service de B-TC.5. "Et c'est à ce niveau que le Fleet Management se devait d'apporter du changement. Une équipe de 9 personnes, un mix d'ingénieurs et d'ex-répartiteurs de traction, ont pour objectif d'offrir un produit fini

"Le Fleet Management s'inscrit parfaitement dans l'approche BeLEAN: une réorganisation des services centraux doit garantir des services d'exécution plus efficaces."

Etienne Lips

optimal au client, à savoir un matériel propre et disponible en suffisance."

## Transversal

Les Fleet Managers ne sont pas des spécialistes: ils effectuent du travail de coordination et font appel aux connaissances des autres services. Ils essaient également d'anticiper les problèmes possibles, comme par exemple des problèmes relatifs à la disponibilité du matériel en période hivernale, ou bien des carences au niveau de certains types de matériels.

Qu'est-ce que cela signifie concrètement ? Etienne Lips: "Les collaborateurs du Fleet Management suivent par exemple de très près la disponibilité du matériel: le roulement au niveau des entretiens, les révisions et modernisations planifiées, les problèmes techniques de chaque type de matériel. Tous les problèmes qu'ils mettent ainsi en évidence sont transmis aux services compétents. Ils suivent également la charge de travail des ateliers, et

fixent des priorités pour certains travaux de modification. Le Fleet Management devient dès lors un vrai point de contact pour tous les collègues sur le terrain. Ce nouveau flux de communication transversal doit améliorer la qualité de notre offre de services au client. Une bonne communication entre les services centraux et le terrain est d'ailleurs très importante dans le cadre de BeLEAN, et elle contribue également à offrir aux clients des services de qualité." ■

## Et qu'en est-il des autres services de B-TC ?

Dans Connect 82, Hubert Vanneste de B-TC.2 Production Matériel et Jean-Luc Glineur de B-TC.4 Etudes et politique d'entretien du matériel roulant, vous en direz plus sur les conséquences concrètes de cette réorganisation au sein de leurs services.

Le salon international du transport InnoTrans s'est tenu à Berlin, du 18 au 21 septembre. Infrabel aussi était présente, avec son propre stand, à ce rendez-vous incontournable des technologies ferroviaires novatrices, et LucALLEMAND y a souligné l'importance stratégique de l'ETCS.

SALON INTERNATIONAL

# INNOTRANS 2012: un succès pour



L'équipe I-L.2 en place pour le train-test ETCS





Sur le stand d'Infrabel, nos experts répondaient aux visiteurs



Luc Lallemand & Siim Kallas: le Commissaire européen a officiellement inauguré le train-test ETCS !

# Infrabel !

**I**nnoTrans, l'un des principaux salons internationaux du transport, a lieu à Berlin tous les deux ans. Tous les grands noms sont présents à ce salon professionnel, qu'il s'agisse des gestionnaires d'infrastructure, des constructeurs de trains, des opérateurs ferroviaires pour le trafic de marchandises et de voyageurs, des entreprises spécialisées dans la construction de tunnels, des fabricants d'éléments pour les caténaires, les aiguillages, les voies...

Plus de 2.515 exposants, venus de 49 pays, ont présenté à InnoTrans le nouveau matériel ferroviaire, les engins les plus modernes et les techniques les plus sophistiquées. En plus de pouvoir se promener entre les locomotives et les rames les plus récentes, les 125.000 visiteurs de plus de 100 pays ont également pu découvrir en primeur les nouveaux modèles de Siemens, Bombardier... ainsi que le train-test ETCS d'Infrabel.

## ETCS: La Belgique, leader européen

Pendant ces quatre jours, Infrabel était également là avec son propre stand, qui était entièrement placé sous le signe de son Masterplan ETCS. Des spécialistes dans le domaine de l'ETCS, du service I-I.2 Projets Signalisation d'Ivan Thielemans, étaient présents en permanence dans le stand afin de répondre aux questions des personnes intéressées.

Yves Werner, chef de division de I-I.22: "Il est capital d'être présents ici ! Nous sommes l'un des pionniers en matière d'ETCS, et nous pouvons partager ici notre expérience avec d'autres visiteurs, qu'ils soient fournisseurs, opérateurs, gestionnaires d'infrastructure..."

"InnoTrans est l'occasion idéale de démontrer que nous sommes les leaders sur le plan de l'ETCS."

Luc Lallemand



Dans le même temps, nous pouvons également réaliser un benchmarking auprès des autres entreprises."

Le mercredi 19 septembre dernier, à l'occasion du Speakers Corner, Luc Lallemand a donné une présentation devant un public international où, une fois encore, il a souligné l'importance stratégique de l'ETCS. Il y a présenté le Masterplan ETCS d'Infrabel. A terme, ce plan ambitieux, représentant un investissement d'environ 2 milliards d'euros, doit permettre à la Belgique d'occuper une place dans le top 3 des réseaux ferroviaires les plus sûrs d'Europe. Il a également pris part au panel de l'ERA (European Railway Agency) sur l'ERTMS.

Luc Lallemand, CEO d'Infrabel: "InnoTrans est l'occasion idéale de démontrer que nous sommes les leaders sur le plan de l'ETCS. Tous les grands noms du monde ferroviaire sont ici. Et maintenant, nous aussi ! Et c'est motivant pour nos collaborateurs. En effet, il y a de grands changements pour nos équipes de Signalisation: nous passons de nos systèmes classiques à la norme européenne ETCS. Il y a donc beaucoup de travail qui nous attend: l'installation des balises, l'équipement et le câblage des cabines de signalisation... et, pendant ces travaux, les trains continuent à circuler !"

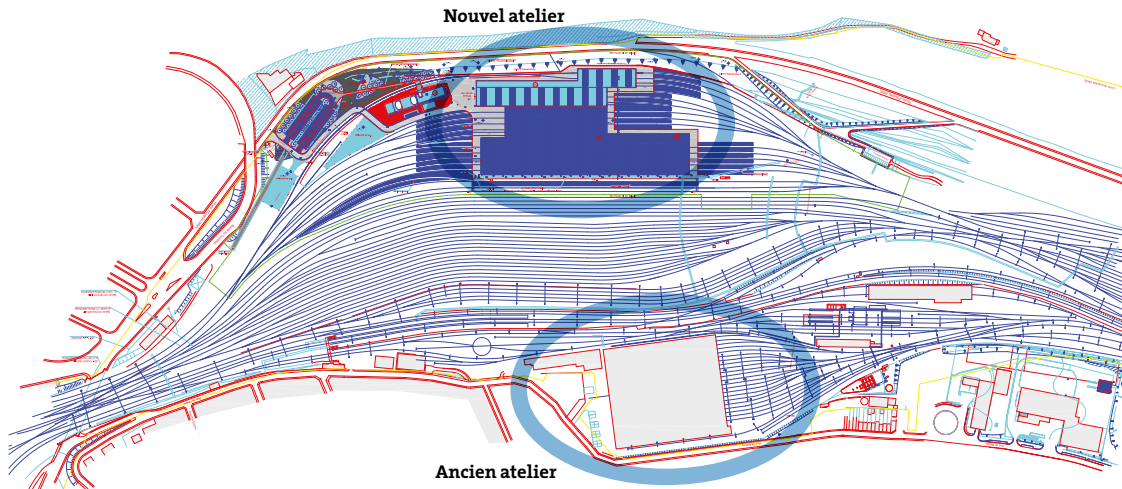
## 1<sup>er</sup> train-test pour l'ETCS en Europe

A l'occasion d'InnoTrans, Infrabel a aussi présenté en primeur au public international son propre train-test ETCS 'EM202'. L'EM202 a été mis en service en 2012, ce qui en fait le premier véritable train en Europe spécifiquement développé et équipé pour les tests ETCS.

Jan Neven, ingénieur chez I-I.213, nous en fait faire une petite visite guidée: "Avec l'EM202, nous pouvons tester avec précision le fonctionnement de l'ETCS sur le terrain: est-ce que toutes les balises fonctionnent, n'effectue-t-on pas de freinages inutiles ? Des tests qui sont indispensables pour l'homologation des installations et, par conséquent, pour la sécurité. Mais, avec notre train, nous testons aussi l'ergonomie pour les conducteurs. Nous avons déjà reçu de nombreuses marques d'intérêt au niveau international, de tous les coins de la planète: des visiteurs, des experts et même des CEO d'Allemagne, de Pologne, de Hongrie, de Russie ou d'Australie... Tous sont très intéressés, car l'EM202 est le seul train-test spécifiquement conçu pour l'ETCS en Europe ! On nous a même déjà demandé plusieurs fois si on pouvait louer notre train pour des tests à l'étranger ! Tout le monde est en admiration, et je pense que nous pouvons être fiers !"

Un train unique donc, qui a même pu compter sur l'intérêt du Commissaire européen aux Transports, Siim Kallas. En effet, il a officiellement inauguré le train-test ETCS le mardi 18 septembre !

Luc Lallemand: "Je suis fier et heureux que le Commissaire européen nous ait consacré du temps pour visiter notre train-test et même l'inaugurer officiellement ! C'est un grand honneur et une grande reconnaissance pour tous les ingénieurs et techniciens qui travaillent depuis si longtemps déjà sur le projet ETCS et sur le train-test ! Dans le même temps, cela nous motive encore plus que jamais pour concrétiser notre ambition d'équiper l'ensemble du réseau de l'ETCS !" ■



**Plan d'implantation de l'atelier actuel et du futur AT: la différence est grande !**

#### Fiche technique du nouvel atelier

- Début des travaux: mars 2013
- Mise en service: mars 2015
- Superficie: 20.000 m<sup>2</sup>
- 5 voies de 258 mètres
- 12 voies de 50 mètres
- 1 voie car-wash
- 1 voie tour-en-fosse
- 1 voie (90 m) de stockage bogies et essieux
- 3 voies de contournement, dont 1 voie de passage
- 2 voies de garage de 306 et 389 mètres
- 2 accès ferroviaires du site.

## NOUVEL ATELIER DE TRACTION DE KINKEMPOIS

# C'est parti !

L'atelier de traction de Kinkempois fait peau neuve. La SNCB investit dans du matériel roulant de pointe, mais aussi dans des ateliers d'entretien dernier cri. Hubert Sanchez, le chef de projet, nous en dit plus.

**M**ais pourquoi construire de nouveaux ateliers de traction à Kinkempois et à Melle ? Kinkempois, comme l'atelier de Merelbeke, ne répond plus aux exigences, ni aux réalités pratiques et économiques actuelles du travail dans nos ateliers d'entretien. "A côté de la vétusté générale des bâtiments, il y a le manque d'espace entre les voies", explique Hubert Sanchez. "La hauteur sous plafond est un autre problème sur certains engins de traction. En plus, l'atelier actuel est en 'cul de sac', ce qui signifie qu'il faut manipuler les engins de traction plusieurs fois pour les entrer et les sortir. Et ces manœuvres entraînent une perte de temps."

### Un espace 'orienté client'

Tout cela changera dans le futur atelier qui sera construit à quelques dizaines de mètres de l'actuel, sur le site de la gare de Kinkempois 'formation' et des anciens ateliers 'wagons'. Hubert Sanchez et son équipe ont privilégié un espace flexible et accessible, dans lequel on peut facilement se déplacer et accéder au

"Nous avons voulu créer un atelier où l'on perd moins de temps."

Hubert Sanchez



matériel à entretenir. Hubert Sanchez: "Nous avons voulu créer un atelier où l'on perd moins de temps. Ce sera notamment possible grâce aux deux accès ferroviaires, et au fait qu'il n'y aura plus de différences entre les voies pour le matériel électrique et diesel." Qui dit gain de temps, dit une orientation "plus client" et une plus grande réactivité au service de la SNCB et des autres clients de l'AT Kinkempois.

### Une nouvelle manière de travailler

A Kinkempois, les agents déplaceront leur 'stand de travail' et leurs outils dans l'environnement immédiat des engins de traction, là où ils se trouvent. Cette approche nouvelle nécessite une autre organisation du travail. A l'avenir, il y aura donc un planning central dans un bureau paysager. Tout cela doit faciliter la communication entre les collaborateurs. Une autre nouveauté se trouvera à l'entrée: une signalisation simplifiée avec laquelle les conduc-

teurs créent leur propre itinéraire. Encore du temps gagné. "Nous avons visité d'autres ateliers en Belgique", poursuit Hubert Sanchez. "Mais nous avons aussi été en France et en Allemagne. Ceci nous a permis de définir certains standards, par exemple le niveau des fosses de travail, qui convient à quasi tous les types de matériel." Le futur AT pourrait à terme aussi servir pour l'entretien d'autres types de matériel roulant. Grâce aux longues voies de 258 mètres, l'atelier pourra accueillir une composition de 9 véhicules. S'occuper de toute une rame ? Pourquoi pas... Bref, Kinkempois sera prêt pour l'avenir avec son atelier polyvalent qui pourra évoluer au fil des besoins. ■



## ateliers



# NOUVEL ATELIER POLYVALENT

L'atelier de traction de Merelbeke (construit en 1920) et l'atelier central de Gentbrugge (construit en 1889) vont fusionner d'ici peu et former un tout nouvel atelier à Melle. Si tout se passe bien, la construction pourra démarrer l'été prochain.

## à Melle

**L'**AT Merelbeke est l'un des ateliers qui, à l'avenir, entretiendra les nouvelles rames Desiro. Mais l'actuel atelier, qui fait bien son âge, n'est pas équipé pour ces tâches. Ainsi, le toit n'est par exemple pas assez haut pour pouvoir y aménager des ponts roulants adaptés aux travaux à réaliser sur les Desiro. Par ailleurs, l'AC Gentbrugge, un atelier datant du 19<sup>ème</sup> siècle, est devenu trop grand pour les actuelles activités fret.

C'est pourquoi SNCB Technics a décidé de construire à Melle un nouvel atelier polyvalent qui regroupe les deux activités.

### Moderne et confortable

Le nouvel atelier de Melle se composera de deux bâtiments principaux: l'atelier de traction et l'atelier 'matériel tracté' (AMT). Et ce, sur un terrain d'environ 30 ha.

Le hall du nouvel atelier de traction disposera de 4 voies directes. Cela signifie que les rames pourront y entrer d'un côté et en ressortir de l'autre au terme de leur entretien. "Et c'est

là l'un des plus du nouvel atelier. Dans l'atelier actuel, nous ne disposons pas de cette possibilité, et nous perdons de ce fait pas mal de temps avec les manoeuvres", constate Marc De Grootte, chef de projet à l'AT Merelbeke.

Mais les nouveaux ateliers ont évidemment un tas d'autres avantages. "Ainsi, on pourra y travailler dans un hall d'entretien moderne, ce qui offre davantage de confort, de meilleures conditions de travail et une productivité accrue. Les avantages se situent également au niveau écologique. Ainsi l'espace sera mieux isolé, ce qui se traduira par une réduction des coûts de chauffage. Le bâtiment fera aussi davantage la part belle à la lumière du jour, ce qui permet également de juguler les coûts en matière d'éclairage."

### Voisinage

Tout le monde n'a pourtant pas un avis aussi positif sur le nouvel atelier de Melle. Les riverains et la Commune de Melle ont transmis pas mal de griefs vis-à-vis du projet initial. "Mais entre-temps, nous avons adapté le pro-

"Le nouvel atelier offrira plus de confort, de meilleures conditions de travail et une productivité accrue."

Marc De Grootte

jet afin d'y répondre autant que possible. Des talus de verdure seront par exemple aménagés afin de réduire à un strict minimum la gêne visuelle pour les riverains; des écrans antibruit seront installés au niveau de certaines installations. Les sources sonores seront isolées, les pylônes d'éclairage seront abaissés... De cette façon, nous avons mis sur pied un dossier solide. Si notre demande de permis de bâtir et de permis environnemental est approuvée, nous pourrons démarrer les travaux à l'été 2013."





François Schuiten est sur le pont !

TRAIN WORLD

# PASSEUR



Un bon musée est aussi celui qui intéresse les enfants !  
Une locomotive ensablée, une draine, les plus petits seront à la fête !

La scénographie du nouveau musée des Chemins de fer, Train World, a été confiée au dessinateur François Schuiten. Il nous explique sa vision de cette vitrine du rail d'hier, d'aujourd'hui et de demain.

**N**ous avons rencontré François Schuiten sur le site du futur Train World en gare de Schaerbeek. Suivons avec lui le trajet non-exhaustif du visiteur en 2014... L'ancienne gare de 1913, le grand hall, sera restaurée. On y découvrira notamment le rôle et l'avenir des gares via celles d'Anvers-Central, Bruxelles-Midi et Liège-Guillemins. Passant derrière le bâtiment, on accède à la nouvelle construction le long d'un parcours 'extérieur' ponctué de grues à vapeur, d'éléments de signalisation etc.

### Tout en transparence

De la devanture du nouveau bâtiment, le visiteur verra toute la dynamique du musée. A l'arrière, il longera une galerie de nez grandeur

### Une définition pour Train World ?

"Train World, c'est un anti-musée qui doit nous parler autrement de la richesse et du rôle du chemin de fer."

nature des premiers TGV aux engins les plus récents produits par les grands constructeurs, comme Siemens, Alstom ou Bombardier. François Schuiten souligne ces rencontres très intéressantes avec les 'créateurs' du rail de demain.

### Un opéra pictural

Train World doit se laisser apprivoiser, on n'y découvrira pas tout 'en une fois'. François: "La scénographie, je la vois comme un opéra pictural, avec des actes spécifiques. Il y aura tantôt des black-box, tantôt des espaces en lumière naturelle. Son, lumière, musique, c'est important que les dernières technologies soient utilisées pour faire revivre les émotions, le sensoriel." Le progrès, on le retrouve ensuite dans une évocation du développement technologique du réseau et des lignes, à découvrir notamment sous une dalle de verre. Et aussi à travers un simulateur de conduite. Puis on arrive au pont, un des points-phare de la balade. Ce pont enjambant la Meuse à Namur a été démonté et transporté sur le site. "Visible de jour comme de nuit à travers la façade, on



Train World

# d'émotions



Illustrations François Schuiten

pourra s'y promener dessus, dedans. Il est fascinant ! C'est important d'offrir plusieurs angles de vues, cela permet de vivre la matière." François insiste: "A Train World, il n'y a pas de décor, tout est vrai. On peut toucher ! Objectif: pureté et force."

## Dans l'intimité des hommes et des métiers

On retrouve ce 'vrai' dans la maison du garde-barrières autour de laquelle Train World sera construit. Elle sera rénovée pour donner au visiteur l'impression d'entrer dans son intimité. François: "Un des défis scénographiques est de donner toute sa place à l'humain. Le rail est d'abord une affaire de fierté que j'ai à cœur à mettre en avant."

## Reconnecter les mémoires, les passions

Le matériel roulant exerce toujours une certaine fascination. On verra un train TEE, pour parler de voyages, un wagon postal, pour dire que nous avons été toujours là dans le domaine de la communication (la fibre optique aujourd'hui),

## Le plus grand défi ?

"Les visiteurs, en quittant les lieux, doivent avoir ressenti des émotions, liées à des détails humains, retrouver le rêve, sortir de l'amnésie ferroviaire..."

les trains royaux, mais aussi un wagon de la déportation. François: "Le passé ne peut pas être oublié, il est porteur d'émotions." Un autre lieu-phare de Train World sera le grenier ferroviaire, caverne d'Ali Baba haut perchée truffée d'objets connus et moins connus.

## Un bel outil pour demain

Train World fera aussi la part belle aux utopies ferroviaires, aux idées qui feront le rail de demain, moteur de la mobilité. C'est aussi pourquoi Train World a vocation à évoluer. Il sera aussi le théâtre d'événements, pourquoi pas, avec des artistes. ■

## Train World, promoteur de la mobilité

La SNCB-Holding a pour mission de valoriser son patrimoine mais aussi de promouvoir le transport par rail. Train World est une chance unique pour relier ces deux objectifs. L'industrie automobile a depuis longtemps découvert le rôle d'un musée comme outil de relations publiques pour ses produits et de lien durable avec ses clients. De la même manière, Train World renforcera la communication sur le rôle crucial du rail dans la mobilité.

gare



Le visage de Gand-Saint-Pierre en 2022



Une gare éclectique avec ses arbres fraîchement plantés sur la Maria Hendrikaplein

# GAND-SAINT-PIERRE FÊTE SES

# 100 ans

Le 19 novembre 2012, il y aura exactement 100 ans que la gare de Gand-Saint-Pierre ouvrait officiellement ses portes. Du 19 au 25 novembre prochain, la gare, tournée vers l'avenir, fête ce prestigieux anniversaire.

**L**aissez-vous embarquer pour un voyage dans le temps. Le début du vingtième siècle était une période pleine d'optimisme, de renouveau, de progrès. Des avions, des voitures, des navires à vapeur comme le Titanic qui ressemblaient à de luxueuses villes flottantes..., cette source d'inventions plus novatrices les unes que les autres ne semblait pas devoir se tarir. Tout paraissait possible. Et, bien sûr, Gand vivait elle aussi dans l'euphorie.

## Une vitrine sur la ville

A partir du milieu du 19ème siècle, des Expositions universelles furent organisées dans différents pays européens. La première eut lieu à Londres en 1851. Le but était de mettre en évidence les atouts du pays-hôte et, de façon plus générale, les progrès techniques. En 1913, ce fut le tour de Gand. La ville s'est alors profilée comme 'capitale de la Flandre'. Les pavillons de l'exposition furent construits sur les terrains situés entre la Kortrijksesteenweg, l'Oudenaardsesteenweg et la De Pintelaan, avec au centre le Palais des

Floralies. Le quartier 'Saint-Pierre' se mua en un grand chantier: on y aménagea boulevards et places. Pour recevoir les centaines de milliers de visiteurs, on ordonna la construction d'une gare flambant neuve et ultramoderne pour l'époque: Gand-Saint-Pierre.

## Des besoins nouveaux

Mais revenons au 21ème siècle. Les temps changent, et la gare change avec eux. De plus en plus de voyageurs font usage des transports en commun. La mobilité en réseau fait son apparition. Avec le projet Gand-Saint-Pierre, la gare et l'ensemble de son environnement sont en cours de modernisation et transformés en carrefour de mobilité, où les différents modes de transport sont davantage reliés les uns aux autres. Ces travaux sont le fruit d'une étroite collaboration entre la SNCB-Holding, Infrabel, Eurostation, De Lijn, la Région flamande et la Ville de Gand. Le projet sera prêt en 2022, l'année où Gand-Saint-Pierre soufflera ses 110 bougies. Et ce sera à nouveau une excellente raison de faire la fête !

## 100 ans, cela se fête !

Du 19 au 25 novembre prochain, la gare de Gand Saint-Pierre fêtera dignement son 100<sup>ème</sup> anniversaire.

## Au programme:

- Une cérémonie officielle en l'honneur des 100 ans de la gare et une action sympa pour les voyageurs (19 novembre)
- Une expo sur l'histoire de la gare et son grand projet de modernisation en cours (du 19 au 25 novembre)
- Une vente du timbre chemins de fer spécialement édité à l'occasion des 100 ans de la gare (le 24 de 10 à 17h, le 25 de 10 à 18h)
- Des animations 'portes-ouvertes': voyages en train vapeur, films historiques, parcours 'jeu de piste', distribution de la brochure '100 ans de la gare', et encore d'autres surprises... (25 novembre)



## WAGON MAINTENANCE SERVICES

# BeLEAN: ÇA MARCHE !



Améliorer la performance en écoutant tous les collaborateurs: c'est en résumé l'objectif du projet BeLEAN chez SNCB-Technics. L'unité Wagon Maintenance Services (WMS) récolte déjà les fruits de ce changement. Rencontre avec Etienne Maenhout, le responsable WMS.



**A**u sein de B-TC.22, WMS s'occupe de la coordination de l'entretien des wagons, ainsi que de la vente de prestations de SNCB Technics à des tiers. Créer un vrai lien entre les services centraux de Bruxelles et les ateliers CHW (Gentbrugge, Monceau et Anvers-Nord) est donc essentiel pour envisager l'avenir sereinement. Car dans un environnement de plus en plus exposé à la concurrence et aux résultats financiers, il est essentiel d'établir une collaboration efficace entre tous les collaborateurs. En janvier dernier, l'équipe d'Etienne Maenhout s'est lancée dans l'aventure BeLEAN et les résultats sont prometteurs.

## Ecouter

"Au début, j'étais assez sceptique au sujet de BeLEAN", se souvient Etienne Maenhout. "Ce n'était pas le premier projet du genre. Mais ce qui fait sa différence, c'est l'écoute de tous les collaborateurs." En janvier 2012, le service central WMS s'est lancé. Les White Board Meetings quotidiens étaient le premier pas: vers 11h45, les teamleaders de l'équipe

de direction se réunissent devant un tableau, qui est un agenda en temps réel. Le but est de faire un rapide point de tout ce qui se passe dans l'unité. Ces réunions créent une vraie dynamique, tout le monde réfléchit ensemble et se sent impliqué. La définition des priorités, et la répartition du travail, se font lors de réunions hebdomadaires avec les teamleaders.

## Communiquer avec nos ateliers

Etienne: "Nos ateliers sont très impliqués dans ce processus. Eux aussi appliquent les principes de BeLEAN et les premiers résultats sont déjà acquis. Chaque mois, nous organisons une réunion dans un de nos 3 ateliers wagons. Lors de la toute première réunion, il n'y avait pas d'interaction, les collaborateurs des ateliers n'étaient pas habitués à nous poser des questions ! Mais ça a vite changé." Et dans BeLEAN, tout tourne autour de ce changement des mentalités. Le but est de responsabiliser chaque collaborateur, et ça passe impérativement par rassurer les agents des ateliers sur les futurs contrats, et par l'explication des décisions prises par les services centraux. Bref, le terrain et la direction doivent

former une grande équipe et plus deux mondes séparés par une hiérarchie.

## Vouloir le changement

"Ecouter, communiquer et vouloir sont les mots-clés pour réussir BeLEAN", affirme Etienne Maenhout. "A l'avenir, nous allons travailler sur une meilleure résolution des problèmes en détectant les vraies causes. On veut aussi améliorer le coaching et le leadership individuel de nos collaborateurs pour leur permettre de développer encore plus leur potentiel. Et ça marche, car cette année, mon équipe s'est particulièrement bien débrouillée pendant mes vacances, elle a vraiment pris les choses en main. L'implication est là." ■

"Ecouter, communiquer et vouloir sont les mots-clés pour réussir BeLEAN."

Etienne Maenhout



LIVRE

# STAR DU CARNAVAL DE RIO

## depuis 20 ans !

Vivre à fond sa passion pour le Carnaval de Rio, c'est ce que fait Alain Taillard depuis 20 ans. Pour fêter cet anniversaire, il publie un livre, la biographie d'un cheminot devenu le roi de Rio.

**L**e nom et le visage d'Alain Taillard vous semblent peut-être familiers ? C'est possible, car notre collègue guichetier de la gare de Visé, est devenu une star du Carnaval de Rio. Un parcours exceptionnel, qui lui a valu une jolie couverture médiatique (notamment dans le Connect n°31), depuis qu'il a défilé au sommet d'un char dans le mythique sambodrome de Rio de Janeiro.

### Le carnaval dans la peau

Ce natif de Herve est bercé par la passion du carnaval depuis tout petit. Après La Cavalcade de Herve, ou encore les carnivals de Nice et de Venise, il débarque pour la première fois à Rio en 1992. C'est le coup de foudre, et au fil des rencontres, il commence à participer au carnaval et à défilé dans le sambodrome. D'abord, en tant que figurant au pied du char, et puis il y a la rencontre en 2001 avec le brésilien Samir. Ce dernier est un destaque, un des personnages principaux d'un char imaginé par une grande école de samba.

### Patience & passion

"2008 était une année charnière", se souvient Alain Taillard. "Mon ami brésilien m'a cédé sa place de destaque dans un magnifique costume, au sommet d'un char. Cette première fois était un test grandeur nature. Le monde des écoles de samba est un cercle très fermé, et il faut se montrer digne de confiance. Surtout en tant que destaque." Le carnaval est une affaire sérieuse. Le jour du défilé, il est par exemple hors de question d'arriver en retard ou sous l'influence d'alcool au sambodrome, et les croquis du nouveau costume doivent rester top secret pendant plus d'un an. Alain respecte scrupuleusement ces règles du jeu. Ce grand respect des traditions est l'une des raisons pour lesquelles si peu

d'étrangers se font une place dans le monde des écoles de samba.

Depuis 2008, notre collègue est devenu une valeur sûre du carnaval. "En 2009, mon ami Samir m'a introduit au sein de la prestigieuse école de samba Mangueira, et j'y ai défilé comme semi-destaque. Et depuis 2010, je suis repris comme destaque officiel de l'école et du carnaval." En 2011, Alain a même défilé deux fois comme destaque et en 2012 c'était reparti !

### Un livre, une vie

Les costumes de destaque coûtent des dizaines de milliers d'euros. Pour financer, et partager sa passion, Alain organise des expositions de costumes de carnaval depuis 2004. "Combiner mon job et ma passion n'est pas toujours facile", confie Alain. "Mais que ce soit dans le travail, ou pour le carnaval, si on ne fait pas les choses à fond, ça n'en vaut pas la peine. J'ai d'ailleurs une pensée émue pour ma collègue Myriam Franssen, qui nous a quittés cet été. Elle m'a toujours soutenu à du 200% dans ma passion et mon travail."

Envie d'en savoir plus sur le parcours exceptionnel de notre collègue ? Sa biographie, 'L'homme du Carnaval de Rio', sort en cette fin d'année aux Editions Luc Pire, et retrace sa passion pour le carnaval en général, et son conte de fées brésilien en particulier. ■

**Plus d'infos:**  
[www.rio-carnaval.be](http://www.rio-carnaval.be)





nous

## AC MALINES

# VISITE DU WIE

Le WIE – Werkplaats Industriële Electronica (Atelier Electronique Industrielle) – est l'une des divisions moins connues de l'atelier central de Malines. Mais les agents qui y travaillent jouent un rôle important au niveau de l'entretien du matériel roulant.



Laurence Subagyo contrôle un module de hacheur M6

**L**e 'labo' de l'AC Malines a été créé dans les années 70. A l'époque, trois personnes y travaillaient, s'occupant surtout de l'examen des premières applications électroniques à bord des trains. Entre-temps, son nom est devenu le 'WIE' – Werkplaats Industriële Electronica (Atelier Electronique Industrielle) – et il emploie aujourd'hui quelque quatre-vingts personnes. Ces personnes y réparent notamment toute une série d'éléments électroniques de rechange et contribuent ainsi à une plus grande ponctualité des trains. Connect s'est entretenu avec Kristof Honee, le dirigeant du chantier.

### Examen

“L'une des tâches principales du WIE est l'examen et l'analyse de l'électronique qui est

surtout utilisée à bord du matériel voyageurs. Cet examen doit permettre à nos techniciens de développer des appareillages et des procédures de test. Les problèmes récurrents lors de réparations effectuées à Malines, ou des soucis communiqués par un atelier de traction, sont examinés de façon plus spécifique. Dans les cas extrêmes, nous allons jusqu'à démonter complètement l'appareil, à enlever tous les composants et à tout remonter nous-mêmes. De cette façon, nous apprenons à vraiment bien connaître l'appareil. C'est surtout intéressant pour du matériel roulant qui a déjà dépassé la période de garantie. La plupart du temps, le constructeur n'a alors plus en stock les pièces requises, ce qui fait qu'une réparation coûte énormément d'argent ou devient impossible.”

### Basse tension

Le WIE répare également l'électronique basse tension du matériel roulant. “Les ateliers de traction ne disposent pas de l'expertise, ni de l'appareillage de mesure et de test nécessaires pour détecter et corriger les problèmes à leur niveau. C'est la raison pour laquelle ils envoient les éléments défectueux à Malines. Quand je parle d'électronique basse tension, je pense par exemple à la commande de l'installation de sonorisation à bord du train, à la commande électronique de la climatisation, à l'installation GSM-R, aux appareils d'enregistrement électronique (TELOC), etc.”

### Haute tension

Au sein de la division 'électronique haute tension', le travail est grosso modo le même, mais cette fois avec des composants plus importants. “Ici, nous testons et réparons par exemple les modules haute tension, qui sont des éléments d'un convertisseur. Le type de convertisseur qu'on trouve par exemple en toiture d'une voiture M6. Nous révisons aussi les pupitres de conduite des automotrices Break au cours de leur modernisation.”

### Instruments de mesure

“Enfin, nous contrôlons et réparons tous les appareils de mesure mécaniques et électriques qui sont utilisés à l'AC Malines. Ces appareils sont indispensables pour garantir la qualité. Nous le faisons aussi pour certains ateliers de traction, mais aussi pour des clients 'externes' comme par exemple Infrabel.”

“Nous contribuons à une plus grande ponctualité du service de trains.”

Kristof Honee



Jeroen Matthijs tente de détecter le problème sur cet appareil électronique TELOC



Chaque nuit, les équipes travaillent aux portiques souples



Le trafic ferroviaire à Bruxelles-Nord a été complètement immobilisé



Les fils de la caténaire ont été fixés au câble porteur en inox

## RENOUVELLEMENT DE LA CATÉNAIRE À BRUXELLES

# LES PORTIQUES SOUPLES: du travail de spécialistes !

Depuis le début de l'année, en étroite collaboration avec TUC RAIL, Infrabel s'attèle à de grands travaux à la caténaire de Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord. Les portiques souples sont renouvelés... Un projet colossal exigeant la plus grande précision !

**A**ux entrées et sorties de Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord, les voies et les aiguillages sont si proches les uns des autres qu'il est impossible d'installer des poteaux de caténaires dans le sol. Dans de tels complexes ferroviaires et dans certains faisceaux, la caténaire est alors fixée à des portiques souples. Concrètement, on enfouit de grands poteaux des deux côtés des voies tous les 30 à 40 m, deux grands câbles sont tendus entre les deux et l'on vient y fixer la caténaire. D'autres poteaux ne sont alors plus nécessaires.

Herman Driessens, adjoint 'Courants Forts' de l'area Infrastructure Centre: "Au fil des ans, nous avons procédé à diverses modifications et réparations sur les portiques souples de Bruxelles mais maintenant, le temps était venu pour une modernisation en profondeur. Des dégâts à ces portiques peuvent avoir de très

**"Une caténaire fiable et solide contribue directement à plus de sécurité et à des trains plus ponctuels !"**

**Herman Driessens**

lourdes conséquences sur l'un des points les plus critiques de notre réseau... Une avarie peut même entraîner l'immobilisation totale du trafic dans la jonction Nord-Midi."

C'est pourquoi Infrabel a confié à TUC RAIL la mission de renouveler et rééquilibrer tous les portiques de Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord. À cet égard, beaucoup d'études ont d'abord dû être effectuées. Il s'agit d'une installation unique en son genre, avec une très longue portée, allant parfois jusqu'à 80 m. Les différentes forces de traction doivent être bien calculées. De plus, divers composants doivent être produits sur mesure.

Chris Mouton, fonctionnaire dirigeant chez TUC RAIL: "Après des années de petites adaptations, les portiques souples étaient totalement déréglés et déséquilibrés. Le mieux était de procéder à une rénovation en profondeur. Nous avons donc remplacé pratiquement tous les éléments. Concrètement, nous avons procédé en

3 étapes. Nous avons d'abord tendu un nouveau câble en inox entre les deux poteaux de part et d'autre des voies. Ce n'était pas une sinécure, car la tension sur un câble pareil peut aller de 3,5 à 5 tonnes. Pour cela, nous avons utilisé des poulies spéciales. Ensuite, l'ancien câble transversal a été remplacé par le nouveau en inox et, dans le même temps, les caténaires ont été fixées à ce nouveau câble. En plus du montage, il a également fallu procéder à des réglages, de manière à équilibrer parfaitement les portiques et les caténaires. C'est un chantier très complexe ! Mais nous avons également éprouvé de l'admiration pour nos collègues d'il y a 50 ans qui, à l'époque, avaient eux aussi dû installer ces portiques souples, au moyen de composants spéciaux de très grande qualité et sans l'aide d'ordinateurs pour les calculs compliqués !"

Herman Driessens conclut: "Le renouvellement des portiques souples est une partie essentielle de notre plan global de rénovation de la caténaire dans l'area Centre. La modernisation de la caténaire de la jonction Nord-Midi figure également au programme, entre autres ! Car une caténaire fiable et solide contribue directement à plus de sécurité et à des trains plus ponctuels !" ■

## infrastructure



### UN NOUVEAU CLI pour Courtrai !

Le nouveau CLI de Courtrai a été officiellement inauguré le jeudi 27 septembre dernier ! À cette occasion, Luc Vansteenkiste, Directeur général Infrastructure, a symboliquement remis la clé des lieux à Jan De Vreese, Chef d'Arrondissement de Courtrai.

La construction du nouveau CLI a démarré début 2009 et a duré 2 ans. Le CLI de Courtrai regroupe les équipes d'entretien de la voie, de la signalisation et de l'ECFM. La nouvelle infrastructure dispose d'un atelier pour les différentes spécialités, ainsi que d'un magasin intérieur et extérieur géré via SAP. Le CLI dispose aussi d'un raccordement ferroviaire à deux voies et d'un terminal de chargement et de déchargement surélevé. L'arrondissement de Courtrai comprend également des antennes de CLI à Deinze, Lichtervelde et Dixmude.

Jusqu'à il y a peu, les équipes de l'arrondissement étaient encore géo-

graphiquement disséminées dans différents bâtiments à Courtrai, mais également à Ypres et à Menin.

Jan De Vreese: "Grâce à ce nouveau CLI, nous disposons maintenant d'une nouvelle base d'opérations moderne et centralisée pour nos équipes techniques. En outre, une gestion centralisée de nos stocks et de nos véhicules est à présent possible !"

Ce nouveau CLI s'inscrit dans le cadre de la stratégie d'Infrabel visant à optimiser la chaîne logistique et à rendre les interventions sur le terrain plus rapides et plus efficaces. ■

Luc Vansteenkiste (à gauche) et Jochen Bultinck (au milieu) donnent la clé symbolique à Jan De Vreese.



## internet

### SITE WEB INFRABEL

## Infrabel.be souffle sa première bougie !



Le 26 septembre dernier, le site internet d'Infrabel dans sa version actuelle fêtait sa première année d'existence. L'occasion de faire le tour de ses évolutions et de le redécouvrir... avec plaisir.

Un site web est le visage d'une entreprise sur le web, un rôle de la plus haute importance dans la société actuelle ! En 2011, l'ancien site d'Infrabel était totalement revu et reprenait, sous un même portail, les sites infrabel.be, securitéferroviaire.be, railaccess et inforiverains. Résultat de la collaboration de nombreux contributeurs dans l'entreprise, ce nouveau portail a aujourd'hui un an d'existence.

#### Social et interactif

Partager des articles et des

pages sur Facebook, LinkedIn, Twitter... c'est possible pour les visiteurs d'infrabel.be. Le site intègre également des vidéos d'Infrabel TV qui sont publiées sur Youtube ([www.youtube.com/infrabel](http://www.youtube.com/infrabel)).

La plateforme web s'adresse aussi bien aux clients, aux voyageurs, aux fournisseurs, aux journalistes, aux riverains, aux candidats cheminots qu'à toute personne intéressée par les chemins de fer. Et donc aussi à vous ! ■

#### Le saviez-vous ?

Vous pouvez également accéder à l'Intraweb et à Outlook depuis la maison grâce au lien "extraweb" en bas de la page d'accueil du site web et à vos codes token !

#### Vous n'avez pas de token ?

Appelez le call center ICTRA au 911/54 555 (ou 02 525 45 55)



Le Groupe SNCB figure parmi les recruteurs les plus actifs de Belgique: depuis janvier 2012, on a déjà recruté plus de 1.000 collègues. CONNECT s'est entretenu avec trois agents fraîchement engagés.

RECRUTEMENT: ON Y ARRIVE

# COLLABORATEURS DE TALENT: qui cherche trouve !

**L**e recrutement: une machine qui tourne à plein régime. Depuis janvier 2012, le Groupe SNCB a déjà recruté plus de 1.000 nouveaux collaborateurs. Et au cours des mois à venir, on continuera à rechercher des forces vives. C'est plus que nécessaire, notamment pour remplacer les nombreux agents qui partent à la retraite.

## Refer a Friend

L'une des façons de trouver de nouveaux collègues est le programme 'Refer a friend'. Dans le cadre de ce programme, les collaborateurs du Groupe proposent des candidats-collègues. L'un de ces nouveaux agents ainsi recrutés est Farouk El Afi, qui travaillait auparavant chez Opel Anvers, mais qui à la fermeture de l'entreprise a dû se mettre en quête d'un autre travail.

"Un de mes ex-collègues était déjà passé à la SNCB, et il m'a introduit via Refer a Friend", raconte Farouk. Il n'a pas regretté ce changement une seule seconde. "Avant, je travaillais en pauses, ce nouveau travail en journée représente donc un réel progrès au niveau de ma vie sociale. Et puis, il y a les petits plus bien sympathiques que l'on trouve ici, comme l'assurance hospitalisation ou les billets gratuits de



## FAROUK EL AFI

**Age:** 44

**Domicile:** Anvers

**Fonction:** Technicien électromécanicien à la SNCB, travaille à l'AC Malines

**Employé depuis le:** 16/04/2012

**Première impression du Groupe SNCB:**  
"Ce qui m'a frappé, c'est la taille de l'entreprise. Mais mes collègues m'ont réservé un accueil chaleureux, je me suis senti à l'aise dès le premier jour."



## DANY SLAGMULDERS

**Age:** 28

**Domicile:** Evergem

**Fonction:** Assistant helpdesk au sein d'ICTRA, travaille dans le bâtiment Ringstation

**Employé depuis le:** 12/03/2012

**Première impression du Groupe SNCB:**

"J'ai été surtout impressionné par la taille de l'entreprise ! Et une bonne atmosphère entre collègues, ça motive. Je sens que je vais encore rester quelque temps ici !"

## mobilité



LES VOITURES PARTAGÉES, ÇA MARCHE !

## Cambio fête son 15.000<sup>ème</sup> client

Les voitures partagées ont le vent en poupe: en septembre dernier, cambio a accueilli son 15.000<sup>ème</sup> client. Il s'agit de Steven Heyse, qui reçoit un an d'abonnement gratuit à cambio, ainsi qu'un paquet mobilité.

De quelques dizaines d'utilisateurs prudents à ses débuts à 15.000 clients actuellement: le système de voitures partagées cambio qu'on trouve également à proximité des grandes gares a visé en plein dans le mille. En quatre ans, le nombre d'utilisateurs a augmenté de 130%. Parmi eux, Steven Heyse (33 ans) de Gand qui a décroché la timbale lorsqu'il a commandé son abonnement cambio en devenant ainsi le 15.000<sup>ème</sup> client. Pendant toute une année, Steven ne devra pas se soucier de ses déplacements: des mains de Jannie Haek, il a non seulement reçu un abonnement cambio, mais également un an d'accès gratuit au train, bus, tram et Blue-bike ainsi qu'une assurance assistance voyage.

"Je n'ai pas besoin de voiture pour mes déplacements domicile-travail", explique Steven, fidèle adepte du train. "Mais durant mes loisirs – je suis musicien –, une voiture s'avère alors bien pratique. Surtout parce que les concerts ont souvent lieu 'dans des trous perdus'. Sans compter qu'ils peuvent durer jusqu'aux petites heures. Jusqu'à présent, je devais toujours ennuyer mes amis pour qu'ils me véhiculent. Désormais, je vais pouvoir jouer à mon propre chauffeur", plaisante Steven.

La SNCB-Holding s'implique à fond dans le projet cambio et met plus de 100 voitures (soit un cinquième de la flotte) à la disposition des voyageurs. Nous nous positionnons ainsi comme un moteur de la mobilité de demain. ■

### Vous aussi pensez que cambio sera votre solution 'mobilité' ?

Alors participez à notre concours au dos de ce Connect et tentez de remporter un abonnement d'un an !

### Chiffres

- Chaque année, 2.000 personnes en moyenne partent à la pension. Ces prochaines années, la moitié du personnel environ aura atteint l'âge légal de la pension.
- le 27 février dernier, journée record: 16.000 personnes ont surfé sur lescheminsdeferengagent.be. Un score énorme !
- Au total, plus de 36.000 personnes travaillent au sein du groupe SNCB, ce qui en fait le principal employeur du pays.
- En 2012, un total d'au moins 7 Jobdays auront été organisés.

chemin de fer pour la famille. Nous en avons déjà profité cet été !"

### De la monotonie ? Jamais !

D'autres agents fraîchement recrutés sont eux aussi enthousiastes vis-à-vis de leur nouveau job. "Dans mon emploi précédent, je partais le matin dès six heures moins le quart, pour ne rentrer à la maison qu'à 18 ou 19 heures", raconte Nathalie Heldenberg, coordinatrice logistique à Infrabel. "Jusqu'ici, je n'ai qu'à me féliciter de mon changement." Un sentiment partagé par Dany Slagmulders, qui travaille depuis mars comme assistant helpdesk chez ICTRA, le département informatique de la SNCB-Holding. "C'est fantastique de travailler ici", dit-il. "Ce n'est jamais monotone, notamment parce que vous avez plusieurs shifts." ■

[www.lescheminsdeferengagent.be](http://www.lescheminsdeferengagent.be)

### NATHALIE HELDENBERG

**Age:** 37

**Domicile:** Soignies

**Fonction:** Coordinatrice logistique chez Infrabel, travaille à l'atelier de Schaerbeek

**Employée depuis le:** 17/09/2012

**Première impression du Groupe SNCB:**

"Une grande sécurité d'emploi. J'ai bien l'intention de rester. J'ai un meilleur régime de congés, mes collègues sont sympas..."

JOURNÉE DÉCOUVERTE ENTREPRISES 2012

# LE SUCCÈS AU RENDEZ-VOUS **la journée portes ouvertes**



Le dimanche 7 octobre dernier, Infrabel participait pour la 3e fois à la Journée Découverte Entreprises. Tous les collaborateurs du Groupe SNCB, leurs proches et amis, ainsi que le grand public pouvaient visiter l'un des 17 sites ouverts. Ce fut un véritable succès ! Pas moins de 13.000 curieux nous ont rendu visite lors de cette Journée Découverte Entreprises !



# POUR d'Infrabel!

**L**e dimanche 7 octobre, Infrabel a à nouveau participé à la Journée Découverte Entreprises et ouvert les portes du Traffic Control et de différents ateliers, CLI et cabines de signalisation.

Concrètement, les collaborateurs du Groupe SNCB et le grand public pouvaient visiter les ateliers de Bascoup et Roulers, les cabines de signalisation de Bruges, Gand-Saint-Pierre, Anvers-Berchem, Liège, Mons et Bruxelles-Midi, le Traffic Control et les CLI de Bruges, Anvers-Nord, Denderleeuw, Hasselt, Bruxelles-Petite-Ile, Ans, Mons et Jemelle. Le thème central de cette journée: la sécurité qui sous-tend l'ensemble des processus du trafic ferroviaire, tant en coulisses que sur le terrain.

Toute la journée durant, ces portes ouvertes ont attiré de nombreux curieux ! Pas moins de 13.000 visiteurs se sont présentés sur l'ensemble des sites. La star fut sans conteste l'atelier d'éléments en béton de Roulers qui a accueilli environ 2.000 visiteurs.

Grâce aux visites guidées spécialement organisées pour l'occasion, aux démonstrations de machines spécialisées et de techniques ferroviaires, aux expositions et projections, les nombreuses personnes intéressées ont pu découvrir l'envers du décor de l'univers ferroviaire. Petits et grands ont également pu profiter des nombreuses animations organisées, d'un petit en-cas et d'un rafraîchissement !

C'est grâce à l'implication de nombreux collègues motivés sur chacun des sites que cette journée portes ouvertes a pu être un succès. Nous tenons à les remercier de tout cœur pour leurs efforts et l'accueil enthousiaste qu'ils ont réservé à tous les visiteurs ! ■



A  
GAGNER !



# 3 abonnements 'cambio' valables un an ! Pour voyager écoresponsable...



Vous n'avez pas de voiture car vous n'en avez pas d'utilité tout le temps. Mais pour faire vos courses, pour rendre une visite à un ami, pour transporter un petit meuble, elle peut venir bien à point... Alors cambio est fait pour vous !

Cambio, c'est un système de voitures partagées disponibles 24h/24, accessibles dans de nombreuses villes du pays. Mais aussi dans ou à proximité de nos grandes gares.

La SNCB-Holding s'associe en effet avec cambio pour proposer d'utiliser la voiture d'une autre façon, en complémentarité avec le train. Un bel exemple de mobilité durable ! Si vous devez vous déplacer en voiture après avoir pris le train, si vous habitez dans le quartier de la gare et que vous souhaitez disposer d'une voiture uniquement quand vous en avez besoin... cambio et train feront votre affaire !

Pour plus d'informations, surfez sur [www.cambio.be](http://www.cambio.be).

Cambio 'Bruxelles', 'Wallonie' et 'Flandre', en collaboration avec la SNCB-Holding, vous offrent chacun un abonnement 'cambio', formule confort, valable un an (\*).

## Tentez votre chance

de gagner un de ces trois abonnements nominatifs en donnant la bonne réponse aux deux questions suivantes:

**Au 1<sup>er</sup> octobre 2012, dans combien de villes cambio est-il présent ?**

25       27       29

**Dans combien de ces villes, y a-t-il un point cambio à moins de 200 mètres de la gare ?**

20       3       29

Envoyez le bon dûment complété au plus tard pour le 4 janvier 2013 à:

CONNECT  
Concours cambio  
H-CO.001 Section 26/2

**Nom**

.....

**Prénom**

.....

**Code postal du domicile**

.....

**Numéro d'identification**

.....

**E-mail**

.....

### (\* Important !

Les abonnements nominatifs d'un an à cambio 'confort' offerts via ce concours comprennent:  
- les frais d'activation de l'abonnement (valeur: 35 euros)  
- l'abonnement mensuel à cambio x 12 mois (valeur: 284 euros)

Attention ! Vous devrez donc encore payer les frais d'utilisation réelle du véhicule (horaire d'utilisation/kilomètres parcourus). Pour évaluer ces frais, jetez un coup d'œil sur le site [www.cambio.be](http://www.cambio.be).

La caution de 600 euros qui est normalement demandée pour chaque nouvel abonnement sera 'avancée' par la SNCB-Holding aux 3 services cambio régionaux et récupérée par elle à la fin de votre abonnement.

