

CONNECT

MAGAZINE MENSUEL DU PERSONNEL DU GROUPE SNCB | 01.2013 | #83



Gand-Saint-Pierre rénovée



L'Area de Gand prend
soin de la caténaire

La SNCB forme des
accompagnateurs anglais

Retour sur le
B-Mobility Day

dans ce numéro



9 Parés pour l'hiver



14 Une formatrice à Londres



15 B-Mobility Day



23 Jean-Marie Hoffelincx aux USA

PONCTUALITÉ

En finir avec les vols de câbles
Parés pour affronter l'hiver

STRATÉGIE

Infrabel et la SNCB unifient
leurs outils de gestion du trafic ferroviaire

GARE

Méga-abri pour vélos à la gare de Gand-Saint-Pierre
Gand-Saint-Pierre, la gare du futur !

ATELIERS

AT Hasselt, un nouveau hall
d'entretien moderne pour les voitures M6

SÉCURITÉ

Des pompiers sur la bonne voie

COMPÉTENCE

1^{ers} clients externes pour le centre de formation

MOBILITÉ

3 La mobilité au cœur du débat 15
9

INFRASTRUCTURE

Nouvelles infrastructures
ferroviaires dans le port de Zeebrugge 16
8 L'Area de Gand prend soin de la caténaire ! 17
Les corridors de fret,
solution d'avenir pour le transport européen 18

TECHNOLOGIE

10 Pandas en piste 19
11

EVENT

18 1^{er} Legal Day: un véritable remue-ménages 20
La SNCB-Holding a organisé le Security Day 21

SIGNALÉTIQUE

13 Signalétique ferroviaire: les experts 22

NOUS

14 Sur la route avec Obama et Romney 23



colophon

EDITÉ POUR LE GROUPE PAR
LA SNCB-HOLDING, AVEC

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

EDITEUR
RESPONSABLE

Erik Sclap

PHOTOS

Leo Goossenaarts,
Denis Moinil, John Deroo,
Kathleen Van Vaerenbergh

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



EN FINIR AVEC les vols de câbles

Un exemple est souvent plus parlant qu'un long discours:
pour la seule journée du jeudi 25 octobre 2012, les vols de câbles
ont causé 66 suppressions de trains et 2300 minutes de retard.



Le vol de câbles en cuivre est LE phénomène préoccupant de l'année 2012 pour Infrabel. En augmentation constante, ce fléau touche de plein fouet l'ensemble de l'Europe... Un câble arraché et c'est tout le trafic sur la ligne concernée qui est gravement touché, ainsi que les milliers de voyageurs qui l'empruntent. Sans compter les répercussions en cascade sur d'autres lignes.

Au-delà de la 'simple', mais colossale perte financière pour Infrabel (voir ci-dessous), les vols de câbles ont un impact négatif évident sur le travail quotidien des équipes de terrain. Outre l'atteinte au moral de devoir parfois effectuer les mêmes réparations plusieurs fois par jour (ou par nuit), les dangers encourus par nos collègues sont bien réels ! Confrontations potentielles avec les voleurs, risques d'électrocution lors de travaux de réparations, accidents de travail résultant

de la fatigue accumulée lors des gardes,... La situation est devenue intolérable !

Que faire ?

Au sein d'Infrabel et du groupe SNCB, différents groupes de travail rassemblent tous les acteurs concernés par cette problématique (techniciens d'Infrabel, service Sécurail de la SNCB-Holding,...). Ces groupes tentent de proposer rapidement des solutions efficaces et coordonnées pour éradiquer ce fléau !

Certaines de ces solutions sont déjà actuellement à l'étude un peu partout en Belgique: enterrement des câbles, remplacement du cuivre par de l'aluminium, marquage "ADN" des câbles, augmentation de la surveillance des voies, placement de caméras thermiques, multiplication de barrières et grillages,... Nous aurons l'occasion de revenir plus en détail sur le plan d'action

concret dans un prochain numéro de Connect.

Mais, si pour l'heure la solution miracle n'existe pas encore, les pistes envisagées et testées ont déjà l'avantage de dissuader certains voleurs. Ces mesures amènent d'ailleurs régulièrement à des identifications et à des arrestations. La Justice et la police fédérale semblent prendre toute la mesure du phénomène et de ses conséquences, en témoignent les récentes arrestations et condamnations à des peines de prison ferme prononcées à l'encontre des voleurs. ■

Soyez attentifs!

Vous aussi, vous pouvez contribuer à lutter contre les vols de câbles. Si vous constatez quelque chose de suspect le long des voies, signalez-le immédiatement à Sécurail (0800/30.230).

Nombre de vols

jan. – oct. 2012

2011

1058

759

Perte

subie par Infrabel en 2012
suite aux vols de câbles.

€ 8.000.000

Nombre d'équivalents temps-plein

qui ont travaillé toute l'année à réparer
les dégâts occasionnés par les vols de câbles.



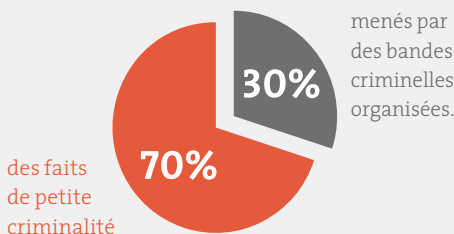
Retard causé par les vols de câble

52.000 min.
pour les trains de voyageurs

19.000 min.
pour les trains de marchandises

1.300 min.
pour les trains internationaux

Les vols recensés sont...



Un voleur de câble risque désormais des peines allant de...

5 à 10
ans





Merci POUR VOS AVIS !

Notre invitation à vous exprimer sur le CONNECT n'est pas restée sans réponse... Nous avons reçu de très nombreuses réactions et vous en

remercions ! Vous pourrez en savoir plus sur les résultats de cette enquête dans un prochain CONNECT. Gardez aussi un œil sur l'Intranet ! ■

PLATE-FORME DE CARBURANT **mobile**

L'Atelier de Stockem dispose d'une station de carburant très particulière, car elle est... déplaçable. Si besoin, elle peut être transférée sur un autre site en la posant sur un semi-remorque. Elle peut, par exemple, être utilisée pour des engins de voie de travaux. Cette station amovible peut contenir jusqu'à 20.000 litres de diesel. Elle est équipée d'un système TODO (équipant également les engins de la SNCB), qui empêche toute perte de carburant lors des manipulations de remplissage des engins de traction, d'un encuvement sous l'ensemble de la station et d'une citerne à double paroi avec détection de fuite. Cette plate-forme est également équipée d'un groupe électrogène la rendant totalement autonome. Bref, une 'station service' pas comme les autres ! ■



Adaptation des tarifs

Comme chaque année, la SNCB adapte ses tarifs au 1er février 2013. L'augmentation moyenne des prix est plus faible que l'évolution de l'indice santé. Certains produits sont proposés à un tarif équivalent, ou inférieur, à celui proposé l'année dernière. ■

+2,21%



Indice
de santé

+1,8%



Augmentation
moyenne
des tarifs

+0%

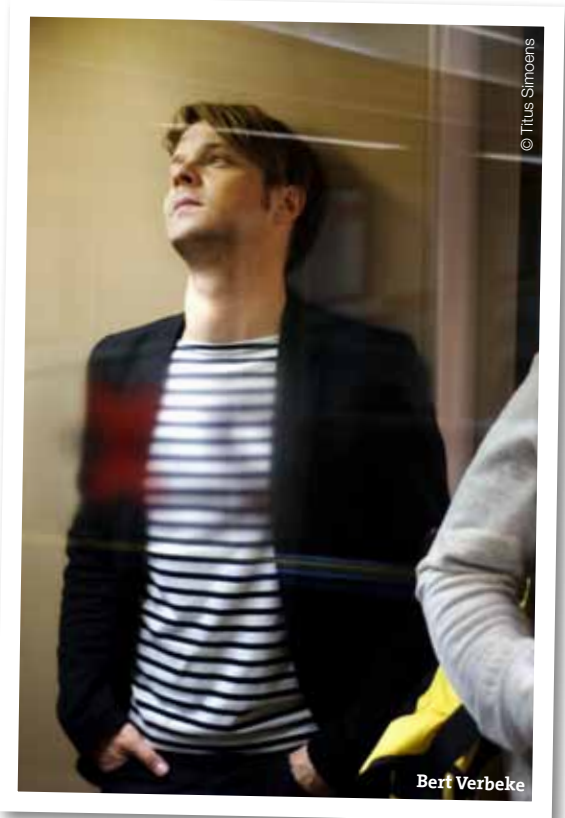
0

Rail Pass

+0%

0

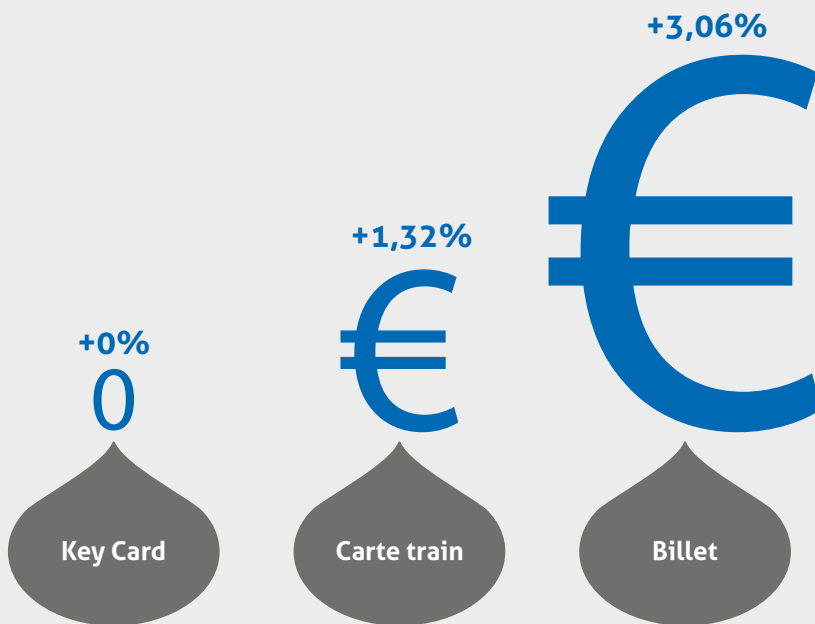
Go Pass 10



Des 'Bekende Vlamingen'

POSENT DANS LE TRAIN

TreinTramBus (l'Association des Clients des Transports Publics en Flandre) a lancé le 20 novembre dernier un calendrier digital, compilant les portraits de personnalités flamandes photographiées dans leur moyen de transport public favori. On y retrouve ainsi des photos très esthétiques de notamment Nic Balthazar, Gunter Lamoot ou Bert Verbeke voyageant à bord d'un train. Nic Balthazar est ce réalisateur belge qui est notamment à l'origine du flash mob 'Dance for the Climate' qui s'est déroulé dans le cadre du sommet de Copenhague en 2009. Gunter Lamoot est un acteur et comédien de stand-up. Bert Verbeke est un acteur, chanteur et musicien flamand connu. En plus des citations des personnalités portraitisées, le calendrier recèle aussi de bons tuyaux et anecdotes sur les transports en commun. Il est accessible comme App sur les smartphones, donc facilement utilisable à bord du train, du tram, du bus... Et synchronisable avec l'agenda d'Outlook et de Google. C'est totalement gratuit !





Retour VERS LE FUTUR...

Les personnes qui prennent le train à Louvain ne se mordent désormais plus les doigts d'avoir oublié leur montre à la maison. En effet, une nouvelle horloge orne désormais la façade de la gare. La SNCB-Holding a tout mis en œuvre pour que celle-ci ressemble comme deux

gouttes d'eau à l'originale qui datait du 19^{ème} siècle. D'un point de vue technique, par contre, elle est tout à fait moderne: elle est éclairée par une série de lampes économiques LED et passe automatiquement à l'heure d'été ou d'hiver. Le coût de l'opération s'élève à 6.500 euros. ■

Un prix européen

POUR LE REPORTAGE INFRABEL TV SUR L'ACCIDENT DE GODINNE !

Le 7 novembre, le reportage Infrabel TV réalisé sur le travail des collaborateurs du groupe SNCB après l'accident de Godinne a reçu le prix européen de la meilleure communication audiovisuelle, décerné par la FEIEA (la fédération européenne des associations de communication interne). Une belle reconnaissance pour le travail des équipes ! Vous voulez revoir ce reportage ? (Re)découvrez-le sur la page intranet d'Infrabel. ■

Minibus

WWW.LESCHEMINSDEFERENGAGENT.BE

Dans sa recherche de nouveaux talents pour relever nos différents défis en matière de mobilité, le Groupe SNCB organise notamment des visites pour les étudiants de la 5^{ème} à la 7^{ème} année des écoles techniques ou professionnelles. Tout est prévu pour accueillir ces candidats potentiels et leur présenter la variété des métiers techniques du rail: des billets de train gratuits pour la visite scolaire et même cette nouvelle camionnette de 8 places, très utile pour transporter les jeunes d'une gare à un atelier, par exemple. ■

Si vous connaissez une école technique ou professionnelle dont les étudiants du 3^{ème} degré pourraient être intéressés par une visite, contactez le Service Employer Branding (H-HR.144 via christian.smetts@b-holding.be, 02/5253189). Merci !





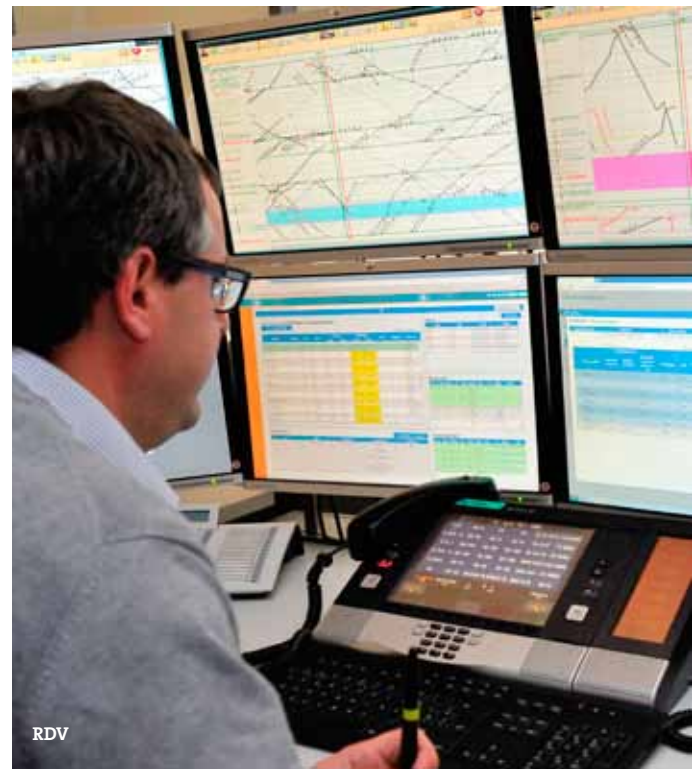
UN GOLDEN PUBLIC TENDER AWARD 2012 POUR I-P

Les **Public Tender Awards**, un concours par le biais duquel les acheteurs publics et leurs services peuvent introduire des projets qui améliorent, standardisent ou optimisent les procédures d'achat, vise à couronner des procédures publiques remarquables. Il s'agit d'une initiative du European & Belgian Public Procurement (EBP) qui bénéficie du soutien des ministres compétents. Un jury indépendant, composé d'experts en matière de marchés publics issus des secteurs public et privé,

a évalué les candidatures présentées sur la base des critères suivants : la légalité, la performance et la gestion du risque.

Le service Procurement d'Infrabel a été reconnu pour son expertise sur le plan des marchés publics. I-P a ainsi remporté le Golden Public Tender Award 2012 pour son **Procurement Management Plan (PMP)** qui a pour but d'optimiser les contrats entre ses clients internes et les fournisseurs d'Infrabel. Une belle récompense pour tous les collaborateurs d'I-P ! ■





Infrabel et la SNCB

UNIFIENT LEURS OUTILS DE GESTION DU TRAFIC FERROVIAIRE

Le 'Top Account Meeting', organe réunissant quatre fois par an les Comités de direction d'Infrabel et de la SNCB, a décidé de rassembler le Traffic Control et le RDV. Cette décision, aboutissement positif de plusieurs mois d'études et de travaux, constitue une étape importante pour améliorer la coordination entre les deux entités.

D'ici mi-2013, le Traffic Control et le RDV seront rassemblés afin de coordonner la gestion de l'ensemble du trafic ferroviaire. A terme, tous les intervenants impliqués dans la gestion opérationnelle seront ainsi réunis dans un même espace de travail, ce qui améliorera significativement la coordination en cas de crise,

la communication entre les collaborateurs et l'information voyageurs.

Une première étape

La mise en commun de ces services constitue une première étape visant à intégrer davantage encore les unités de gestion du trafic. D'autres adaptations, notamment liées aux cabines de signalisation, sont aussi actuellement en phase de test.

"Ce rassemblement, aboutissement de mois de concertation et d'études, démontre la volonté très ferme des collaborateurs et managers des deux entreprises d'améliorer la collaboration opérationnelle entre la SNCB et Infrabel", ont expliqué Marc Descheemaeker et Luc Lallemand, les Administrateurs délégués de la SNCB et d'Infrabel. "Cette étape n'est qu'une parmi beaucoup d'autres, achevées ou en cours, visant à améliorer autant le service rendu aux clients que les conditions de travail du personnel." ■

ponctualité



PLAN HIVER

Tous les ans, Infrabel et la SNCB unissent leurs forces pour réduire au maximum les perturbations du trafic liées aux conditions hivernales. Et garantir ainsi une ponctualité optimale des trains.

Parés POUR AFFRONTÉ L'HIVER

Le verglas, la neige, les températures hivernales peuvent perturber sérieusement le trafic ferroviaire. Ils peuvent être à l'origine de bris de caténaires, de défauts aux locomotives et d'aiguillages gelés. Mais Infrabel et la SNCB ont toute l'expérience requise pour contrer ces effets. Avec leur plan hiver, les deux sociétés mettent tout en œuvre pour éviter les problèmes éventuels.

Voici un aperçu des mesures 'hiver' :

- Juste avant l'hiver, on procède à des contrôles par exemple des chauffages, des batteries, des liquides de refroidissement, etc.
- Infrabel a un contrat avec l'IRM: en période hivernale, ils reçoivent trois fois par jour un bulletin météo professionnel.
- Durant les nuits où il gèle fortement, les locomotives restent sous tension afin de garantir les premiers départs de train. Juste avant le premier service, les systèmes électriques des trains sont ventilés afin d'éviter la condensation.

- Les frotteurs classiques des pantographes d'une trentaine de locomotives type 13, 21 et 27 sont remplacés par des exemplaires en métal. Durant les premiers parcours, ils peuvent ainsi racler le gel présent sur la caténaire. Les trains suivants ont dès lors l'assurance de bénéficier d'un captage optimal du courant. Et l'on peut aussi éviter des défauts aux capteurs d'électricité et aux caténaires.
- Les aiguillages sont déneigés et dégelés au moyen d'un dispositif électrique de chauffage des aiguillages.
- Les quais sont nettoyés. On s'assure que les accès aux voies et aux gares restent dégelés en versant du sel ou du sable.
- En cas d'averses annoncées de neige, les équipes de déneigement se tiennent prêtes 24h/24.
- Les capacités de réparation dans les ateliers SNCB sont décuplées. Des volontaires sont mobilisés et peuvent intervenir rapidement pour réparer du matériel défectueux. Les équipes de nuit et de week-end peuvent être renforcées. ■





L'échevine Martine De Regge,
le CEO de la SNCB-Holding Jannie Haek
et l'architecte Jacques Voncke.

COUP DE ZOOM SUR LES DEUX-ROUES

Méga-abri pour vélos À LA GARE DE GAND-SAINT-PIERRE

Après la 'Reine Voiture', les deux-roues bénéficient de parking digne de ce nom à Gand-Saint-Pierre. L'abri aménagé à la gare la plus fréquentée de Flandre offre d'ores et déjà 1.700 places aux vélos – et ce n'est pas fini !

Le 6 novembre, la première partie du nouvel abri couvert pour vélos à la gare de Gand-Saint-Pierre a été officiellement ouverte par Jannie Haek, administrateur délégué de la SNCB-Holding, et par l'échevine gantoise des Travaux Publics et de la Mobilité, Martine De Regge. Désormais, vous pouvez laisser votre deux-roues au -1, sous la nouvelle gare des bus. A l'issue du projet Gand-Saint-Pierre, en 2022, la seconde partie sera ouverte à son tour, ce qui permettra d'offrir 6.000 emplacements pour vélos. Du côté de la 'Princes Clementinalaan', un abri couvert pour vélos sera également aménagé, soit un total de 4.000 emplacements supplémentaires.

Tout pour plaire!

L'abri pour vélos est souterrain, ce qui confère

un sentiment de sécurité et de dégagement des espaces. 834 lampes LED et deux murs lumineux indiquent leur chemin aux cyclistes. Des caméras, dont les images sont visionnées en continu au SOC (Security Operations Center), sont installées partout. L'abri est également équipé de détecteurs incendie et d'une installation de sonorisation. Gand-Saint-Pierre tend ainsi, toujours plus, à devenir un véritable échangeur, où s'interconnectent parfaitement différents modes de transport.

Les touristes qui n'ont pas l'habitude de voir autant de cyclistes dans un paysage urbain, regretteront peut-être que les deux-roues aillent se cacher sous terre... Mais d'ici là, ils pourront photographier une nouvelle gare particulièrement photogénique ! ■



Coup d'envoi DU NOUVEAU BÂ À ANVERS-BERCH

La SNCB Holding a entamé la construction d'un nouveau bâtiment en verre de deux étages prévu pour 2.150 vélos, à l'entrée Posthoflei de la gare d'Anvers-Berchem. L'ouverture du bâtiment est prévue début 2014.

20% des 13.000 voyageurs qui empruntent le train, viennent chaque jour à vélo à Anvers-Berchem. Actuellement, 670 cyclistes peuvent ranger leur deux-roues à l'entrée Posthoflei de la gare, et 1.000 autres sur et aux alentours de la Reyckaertsplein. Dans l'abri souterrain de la Reyckaertsplein, 204 places couvertes et protégées sont également disponibles. Dans le nouveau bâtiment pour vélos de la Posthoflei, 2.150 emplacements couverts et gratuits seront aménagés. Il y sera également



Les travaux de nouvelle toiture.

TIMENT POUR VÉLOS EM



installé un point vélos. L'espace actuel de la Reyckaertsplein sera maintenu.

Le bâtiment fera véritablement figure de portail d'accès vers la gare du côté de la Posthoflei, et contribuera au rayonnement de l'environnement de gare à la Statiestraat. Les visiteurs de la gare auront comme aujourd'hui le choix entre un escalier ou un plan incliné, lequel facilite l'accès aux clients à mobilité réduite. Le choix d'une construction en verre permet à la lumière du jour de pénétrer dans les trois niveaux de l'abri pour vélos. ■

Gand-Saint-Pierre, LA GARE DU FUTUR !

C'est en septembre 2010 que, dans le cadre du Projet Gand-Saint-Pierre, Infrabel a débuté les travaux à la voie 12. Deux ans plus tard, le 12 novembre dernier, les navetteurs ont pu pour la première fois reprendre le train à la voie 12. La nouvelle voie est prête, mais les travaux de finition au quai et à la couverture du quai ne seront totalement achevés qu'avec le réaménagement des voies 11 et 10.

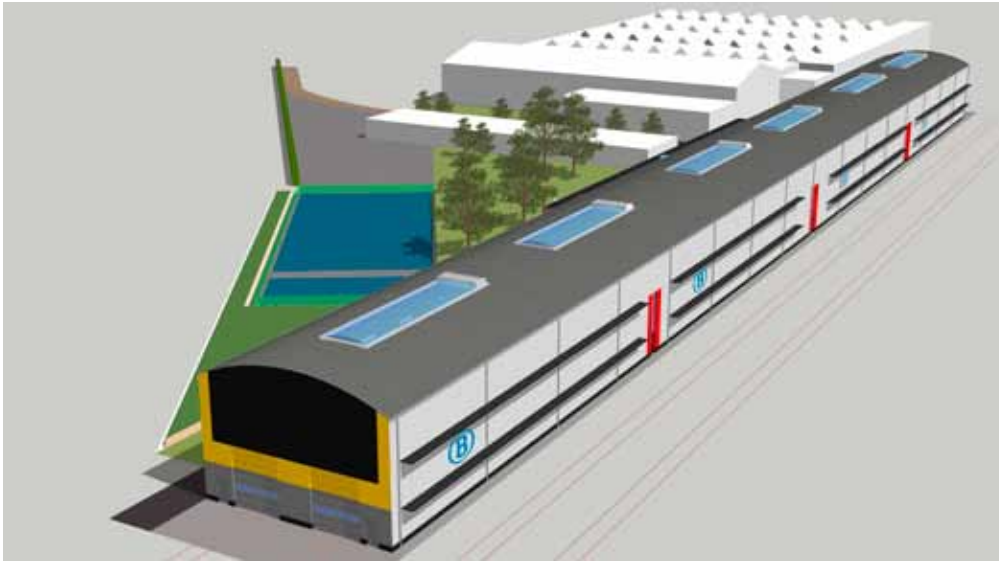
Tonny Vande Wege, ingénieur à l'Area de Gand et chef de projet: "Il s'agit d'une étape dans la rénovation de la gare ! Nous avons fait bien plus que le simple remplacement d'une voie. Nous avons également construit un nouveau viaduc d'environ 300 mètres. Et tout cela en respectant le planning !"

La remise en service de la voie 12 a coïncidé avec la mise hors service de la voie 10. Les travaux de démontage de la voie, des caténaires et des installations techniques ont déjà démarré. Les gros travaux d'excavation et de démolition débuteront ensuite. En mai 2014, les voies 11 et 10 rénovées devront à nouveau être en service. Ce sera ensuite le tour des voies 9 et 8.

Au cours des week-ends des 29 et 30 sep-

tembre et des 6 et 7 octobre, Infrabel avait déjà procédé à la modernisation du pont historique au-dessus du Krijgslaan à Gand. Construit pour l'Exposition Universelle de Gand en 1913, ce pont presque centenaire n'était plus adapté à la future configuration des voies en gare de Gand-Saint-Pierre et devait donc être modernisé.

Steven Standaert, ingénieur à l'Area de Gand et chef de projet : "Afin de préserver ce patrimoine précieux, nous avons décidé de concilier l'ancien et le nouveau ; seule la partie intérieure de ce pont de 700 tonnes, long de 21 mètres, a été renouvelée, à savoir le tablier du pont et les voies. La partie historique extérieure est restée intacte !" ■



Le nouvel espace a la forme d'une voiture double étage M6

La construction du nouveau hall respecte aussi l'écologie. La roselière pour la purification de l'eau, dont nous avons déjà parlé longuement, a dû faire place au nouveau bâtiment. Du coup, un nouveau dispositif a été installé, avec encore de meilleurs résultats. La qualité de l'eau ainsi assainie est tellement bonne qu'elle pourrait, après vérification, peut-être même être utilisée pour le trainwash.

AT HASSELT

UN NOUVEAU HALL D'ENTRETIEN MODERNE pour les voitures M6

L'atelier de traction de Hasselt va prochainement s'étendre. En 2013, on y commencera les travaux de construction d'un nouveau hall. Et à partir de 2015, notamment les voitures double étage M6 y seront entretenues.

L'AT Hasselt est, question superficie, l'un des plus petits ateliers du pays et commence tout doucement à vivre à l'étroit. C'est pourquoi SNCB Technics a décidé d'étendre l'atelier en y adjoignant un hall pour l'entretien des M6. Les travaux vont démarrer en 2013 et, dans le courant 2015, le hall devrait être fin prêt.

Adapter l'espace existant

"L'atelier de traction actuel est devenu trop petit pour nos activités, mais notre emplacement est parfait. C'est pourquoi nous avons choisi de construire un hall d'entretien supplémentaire", explique Gaetan Vanlokeren, responsable de l'AT Hasselt. "Mais nous allons aussi adapter légèrement le hall existant. Actuellement, nous y disposons de 9 voies, qui sont juste assez longues pour l'entretien des rames triples (AM80-83 et AM96). Durant les travaux, nous allons prolonger les voies, les fosses et les stands de lavages pour les automotrices doubles (AR41), de façon à ce que les automotrices triples puissent aussi y

être levées. Pour ce faire, nous allons devoir rehausser certaines parties du toit. Nous prévoyons également de démolir le magasin situé dans l'atelier, ce qui nous permettra aussi d'y prolonger les voies. Nous y installerons un espace affecté à l'élimination des graffitis et aux petites réparations aux carrosseries."

L'entretien dans une voiture double étage

Le nouveau hall d'entretien ne passera pas inaperçu. "Les architectes ont donné à ce nouvel espace la forme d'une voiture double étage M6 ! Une jolie carte de visite pour les voyageurs qui circulent à Hasselt. En plus, ce seront principalement des M6 qui y seront entretenues", poursuit Gaetan Vanlokeren. "Ce hall consistera en deux voies de 194 mètres de long. Cela signifie qu'un ensemble de maximum 6 voitures M6 avec leur locomotive peuvent y être entretenues en même temps. Et cela représente un sérieux avantage. En effet, dans notre atelier actuel, une rame de 5 voitures doit chaque fois être totalement découpée, puisqu'on ne

"L'atelier de traction actuel est devenu trop petit. Nous allons construire un hall d'entretien supplémentaire."

Gaetan Vanlokeren



peut y faire entrer que 2 ou 3 voitures à la fois. Cela demande beaucoup de manœuvres et donc, des pertes de temps. Et cela induit aussi que la rame est immobilisée pendant 5 jours. Dans le nouveau hall d'entretien, la rame entre dans l'atelier le soir, une de ses voitures y est entretenue durant la nuit et la rame est réutilisée le lendemain matin. Cela veut dire que la rame sera complètement entretenue au bout de 5 jours, sans avoir été hors service. Durant la journée, d'autres types de matériel peuvent bien entendu y être entretenus."

Un atelier hyper moderne

"Le nouvel atelier sera équipé de la technologie la plus moderne. Il y viendra aussi des plateformes surélevées pour les travaux à réaliser sur les voitures M6 qui ont pas mal d'équipements techniques sur leur toit. Et l'ergonomie ne sera pas en reste: beaucoup de lumière du jour via les grandes coupoles sur le toit et les vitres latérales sur deux niveaux, des fosses de visite plus profondes, des voies surélevées, etc." ■



Les soldats du feu bruxellois sont allés à la rencontre des acteurs du rail, ici avec Bart De Ruytter au traffic Control, dans le cadre de la prévention de crises dans la Jonction Nord-Midi de Bruxelles.

Des pompiers SUR LA BONNE VOIE

Les soldats du feu bruxellois ont été invités par Infrabel à visiter diverses installations, dans le cadre de la prévention de crises dans la Jonction Nord-Midi de Bruxelles. Les participants à cette journée de formation se sont montrés très intéressés de rencontrer les acteurs du monde ferroviaire, dont ils ont apprécié le professionnalisme et les compétences.

Suite à une concertation très constructive avec les différentes disciplines d'intervention urgente, le service I-CP.004 "communication de crise" d'Infrabel, en collaboration avec I-AR.24 "gestion des risques et business continuity", a conçu une formation spécifique au monde ferroviaire pour les pompiers bruxellois. Ainsi, au cours du mois d'octobre, cinq journées de formation ont permis à une quarantaine de pompiers-relais (formateurs et responsables d'équipe) de visualiser les différentes étapes de la gestion d'une crise dans la Jonction Nord-Midi.

"Se préparer à d'éventuels accidents est essentiel!"

Isabelle Degallaix
et Christiaan
Clapuyt

La journée a commencé par une session d'information, avec une présentation du plan d'urgence spécifique à la Jonction Nord-Midi par Dirk De Jonghe, responsable de la rédaction des plans internes d'urgence chez Infrabel. Les participants ont ensuite été accueillis par Bart De Ruytter au Traffic Control. La visite s'est poursuivie au SOC de la SNCB-Holding, chez le répartiteur ES et au Block 1 de Bruxelles-Midi, puis à la gare de Bruxelles-Central, à la gare de Bruxelles-Congrès et à la cabine de signalisation de Bruxelles-Nord.

"Le risque zéro n'existe pas" expliquent de concert Isabelle Degallaix et Christiaan Clapuyt, responsables de la communication de crise pour Infrabel. "Ainsi, se préparer à d'éventuels accidents est essentiel. Familiariser les services de secours à nos installations ferroviaires et à notre fonctionnement opérationnel est primordial pour assurer à la fois leur sécurité et leur efficacité dans le cas d'une intervention d'urgence".

Merci à tous les collègues qui se sont rendus disponibles ou ont collaboré au bon déroulement de ces formations !

compétence



Ronny Van Acker (Chef de Division B-MO.1),
Emmy Stradiot (responsable gestion de sécurité B-MO.1),
Mieke Roelandt (formatrice B-MO.1)
et Wouter De Block (responsable formations B-MO.1)



Les élèves de Mieke en gare de Ternat,
lors de leur formation pratique en Belgique.

ACCOMPAGNATEURS DE TRAINS

1^{ers} clients externes

POUR LE CENTRE DE FORMATION

Le centre de formation de la SNCB pour accompagnateurs de trains (OCF: opleidingscentrum/centre de formation) est reconnu par l'Arrêté Royal du 18/01/2008. Il forme à présent ses premiers 'clients externes', des anglais qui vont circuler en Eurostar jusque Bruxelles.

Wouter De Block, responsable du centre de formation 'accompagnateurs de trains' de B-MO.1: "Notre centre de formation est le seul reconnu par arrêté royal. Il applique dès lors le principe de non-discrimination. Nous accueillons et formons donc aussi des apprenants d'autres opérateurs amenés à circuler en Belgique. En vue de l'obtention du certificat, indispensable pour pouvoir circuler sur le réseau belge."

Quelle formation pour les externes ?

Revenons à la formation prévue pour 'nos' accompagnateurs. Pour les candidats SNCB, le processus comprend le recrutement, l'engagement, la formation et l'examen. La formation dure 4 mois et consiste en 4 modules: Basic (les produits commerciaux et 'la SNCB'), Certificat (accompagnateur = fonction de sécurité), Expert (la pratique) et Parcours frontaliers

(pour ceux effectuant des trajets comme Courtrai-Lille, Arlon-Luxembourg-Ville...). 150 à 200 accompagnateurs de trains sont formés chaque année. "Pour les élèves d'autres opérateurs, la formation nécessaire pour rouler en Belgique relève du module 'certificat'. Ils n'ont en effet pas besoin de connaissances relatives à 'l'employeur SNCB' et à ses produits commerciaux", explique Wouter. En plus des 18 jours de formation, il y a aussi la connaissance du matériel et des lignes. A l'issue d'un examen, les candidats reçoivent le certificat 'accompagnateur de trains de voyageurs' (du SSICF) et l'attestation de connaissances professionnelles (de B-MO).

Une double première !

Début novembre, Mieke Roelandt, l'une des 11 formatrices à B-MO.1, est allée à Londres, pour la toute première mission de formation de l'OCF à l'étranger. Elle a formé une équipe de 10 Anglais. Wouter: "Ce sont nos premiers clients 'externes', Eurostar

Mieke Roelandt: "London calling!"

Mes 'élèves' étaient très motivés, même s'ils connaissent déjà le métier. Les cours, par exemple, étaient prévus jusque 16h. Mais ils étaient demandeurs pour continuer à faire encore des exercices ! Pour moi, c'était une expérience enrichissante et amusante à la fois. Le fait que les cours se donnaient à Londres était plutôt sympathique ! J'adore voyager, rencontrer des gens d'autres nationalités. En plus, leur centre de formation, tout près de St Pancras Station, était nickel...

"Notre centre de formation est le seul reconnu par Arrêté Royal."

Wouter De Block



étant un 'autre opérateur'. Ces élèves sont déjà 'Train Managers' sur des Eurostar roulant en France. Mais comme ils vont aussi rouler jusqu'à Bruxelles, ils doivent obtenir leur certification pour circuler sur le réseau d'Infrabel. Après la théorie, ils ont suivi une formation pratique à Bruxelles et ont passé l'examen à Londres. Un examen qui porte donc sur la théorie, la connaissance de la deuxième langue et une simulation pratique. Tout comme 'nos accompagnateurs', ces externes passeront une recertification tous les trois ans."

D'autres clients ?

Depuis 2008, des ingénieurs du SPF Mobilité et Transports ont aussi suivi la formation 'accompagnateurs de trains de voyageurs' chez B-MO.1, dans le cadre de leur job. Wouter conclut: "La formation est organisée selon le profil de chaque client. Avec la libéralisation future du transport intérieur de voyageurs, le centre pourrait avoir un bel avenir devant lui." ■

La mobilité au cœur du débat LORS DU 4^{ÈME} B-MOBILITY DAY

La quatrième édition du B-Mobility Day s'est déroulée le 7 décembre 2012. Divers orateurs sont venus parler de l'avenir de la mobilité, mais le passé a aussi été largement évoqué.

Après un mot d'accueil de Jannie Haek, les invités d'honneur, Caroline Van Den Bossche et Koen Kerckaert, ont introduit le premier orateur. Michel Bovy, Directeur général Strategy & Coordination, a entamé le débat en commentant le plan d'investissement consolidé 2013-2025 du Groupe SNCB. Il a expliqué comment les 26 milliards d'euros prévus seront investis et a également répondu à bon nombre de questions pertinentes.

- Marie Vandresse et Bruno Hoornaert du Bureau Fédéral du Plan ont présenté leurs nouvelles perspectives à long terme pour le transport en Belgique. Il est prévu que le nombre de voyageurs-kilomètres pour la mobilité des personnes augmente de 20% entre 2008 et 2030. Ce qui représente une croissance annuelle moyenne de 0,8%. Le nombre total de tonnes-kilomètres pour la mobilité des marchandises au cours de la même période augmenterait de 68%, soit une croissance annuelle moyenne de 2,4%.
- Denis De Bruyne et Bart Wuyts (B-Mobility) ont présenté la version 2012 du moniteur de la mobilité 'A look@mobility by rail'. Cette mise à jour du moniteur énonce les principaux indicateurs et déterminants de la demande de transport et se focalise sur l'évolution du transport de voyageurs et de marchandises en Belgique. Le contexte européen dans lequel les entreprises ferroviaires doivent opérer, est

également esquissé. Ensuite, B-Mobility aborde les principaux facteurs externes influençant la demande de transport (comme, par exemple, la congestion et les émissions de CO₂) et énumère les perspectives et défis de la mobilité de demain à l'aide du 'Livre blanc' de la Commission Européenne. La présentation se clôture par la formulation de six conclusions importantes pour le Groupe SNCB dans le débat public relatif à l'avenir de notre mobilité.

- Rudy Van Camp (Eurostation) a présenté avec beaucoup d'enthousiasme le nouveau projet de gare "Malines en mouvement". Grâce au projet de l'architecte Salvatore Bono, la gare et ses abords ne forment plus une barrière entre les deux parties de la ville, mais plutôt un portail ouvert entre les deux.
- Erik Sclap, manager du service Communication SNCB-Holding, a ensuite commenté les plans du nouveau musée ferroviaire 'Train World' dans et autour de la gare de Schaerbeek. Le coup d'envoi des travaux a été donné en septembre 2012, et l'ouverture est prévue en 2014. François Schuiten, qui s'est donné corps et âme à la conception de ce musée, n'était pas peu fier de présenter quelques uns de ses projets et dessins.

Toutes les présentations, ainsi que le moniteur de la mobilité 2012 'A look@mobility by rail', peuvent être téléchargés sur le site web de B-Mobility, www.b-mobility.eu en cliquant sur 'Events'. ■

Il est prévu que le nombre de voyageurs-kilomètres pour la mobilité des personnes augmente de 20% entre 2008 et 2030.



Michel Bovy a expliqué le plan d'investissement du Groupe SNCB.



PORTS

Nouvelles infrastructures ferroviaires

DANS LE PORT DE ZEEBRUGGE

Dans le port de Zeebrugge, Infrabel a récemment mis la Courbe Ter Doest à la disposition des opérateurs ferroviaires. Cette nouvelle infrastructure permet une meilleure circulation du trafic de marchandises dans le port.

Depuis le 5 novembre dernier, la Courbe Ter Doest, d'une longueur de 1,7 km, offre une liaison directe entre les installations ferroviaires des zones portuaires est et ouest. Cette nouvelle liaison à voie unique (construite entre la ligne 51A vers Zeebrugge et la ligne 51B vers Knokke) procure plus de capacité et de flexibilité sur l'axe ferroviaire stratégique reliant Bruges à Zeebrugge.

La Courbe Ter Doest permet d'éviter aux trains des manœuvres inutiles. Pour atteindre l'autre zone portuaire, les trains ne doivent

plus aller jusqu'à Bruges et en revenir. La voie ferrée entre la bifurcation Dudzele et Bruges est ainsi désengorgée dans une large mesure, ce qui accroît la capacité disponible pour le trafic voyageurs entre Bruges et la côte.

L'implantation de la Courbe Ter Doest s'est faite en partie dans une réserve naturelle. En compensation, Infrabel, en collaboration avec Natuurpunt, a contribué à une revalorisation de la réserve naturelle autour du domaine Monnikenwerve. Cette parcelle a été restaurée dans son état originel, de sorte qu'elle puisse à nouveau se saliniser et que le biotope naturel puisse bénéficier d'espace.

Le Waggelwaterbrug rénové et d'autres infrastructures en service

Depuis le 2 décembre, les trains venant de la côte en direction de Bruges peuvent également emprunter le Waggelwaterbrug rénové. Dans une phase ultérieure, un troisième tablier de pont sera ajouté, lorsque la 3^{ème} voie entre Bruges et la bifurcation Dudzele aura été aménagée.



La Courbe Ter Doest procure plus de capacité et de flexibilité sur l'axe ferroviaire stratégique reliant Bruges à Zeebrugge.

Enfin, Infrabel a aussi construit une nouvelle liaison ferroviaire entre les faisceaux Pelikaan et Ramskapelle. Depuis la mi-décembre, cette nouvelle liaison permet une composition plus aisée des trains de marchandises, sans devoir faire usage de la voie dévolue au trafic voyageurs entre la bifurcation Dudzele et Knokke.

Investir dans l'intermodalité et le transport ferroviaire durable

Au travers de ces divers projets d'investissement, Infrabel accroît la capacité ferroviaire dans et autour du port de Zeebrugge, ceci afin de garantir l'ouverture de ce centre économique important vers l'intérieur du pays.

En tant que partenaire naturel du port de Zeebrugge, Infrabel investit triplement dans l'infrastructure ferroviaire avec la Courbe Ter Doest, (9 millions d'euros), le Waggelwaterbrug rénové (10 millions d'euros) et la liaison ferroviaire Pelikaan-Ramskapelle (3 millions d'euros). Infrabel entend ainsi contribuer à un transport ferroviaire intermodal et durable. ■



L'équipe de l'Area de Gand responsable de l'exécution du masterplan: en haut, de gauche à droite: Ignace Dehouwer, Martin Van de Velde, Gaétan Aps, en bas de gauche à droite: Dirk Degryse, Francky Degrave, Immanuel Verrue

L'Area de Gand

PREND SOIN DE LA CATÉNAIRE !

L'Area Infrastructure de Gand a lancé le *Masterplan I50A*.

Ce plan ambitieux court sur plusieurs années et comprend la ré-électrification de la ligne 50A Bruxelles-Ostende.

Après des années de bons et loyaux services, la caténaire de la ligne 50A, qui date de 1954 et est longue d'environ 110 km, est en cours de remplacement. Le tronçon Gand-Landegem est le premier concerné par les travaux.

L'étude, l'organisation et la surveillance de ces travaux à la caténaire sont assurées par une équipe dirigée par Martin Van de Velde. L'équipe dresse d'abord un plan d'implantation des poteaux caténaire. Ce plan tient compte des obstacles éventuels, tels que les ponts, les signaux, les passerelles... Elle calcule ensuite toutes les structures de la caténaire et en fait un dessin détaillé. Enfin, l'entrepreneur exécute les travaux, sous la supervision d'Infrabel. Gaétan Aps, fonctionnaire dirigeant des travaux :

"En septembre 2012, en travaillant de nuit, nous avons commencé à placer les nouveaux poteaux caténaire entre Gand et Landegem. Cela durera normalement jusqu'en mars 2013. Les travaux d'équipement des poteaux suivront après : la pose des appareils tendeurs, des haubans, des bras mobiles..."

En concertation avec I-AR.52, dans le courant de 2013, six week-ends durant, tout le trafic ferroviaire entre Landegem et Gand se fera sur une seule voie. A chaque fois, du vendredi soir au lundi matin, on procèdera au remplacement de la caténaire sur une distance de deux à trois kilomètres. Dès le lundi matin, les trains circuleront sur la voie équipée de la nouvelle caténaire. Ce sont des travaux qui exigent une préparation minutieuse. Les anciennes installations seront ensuite démolies. ■



Les nouveaux poteaux caténaire pour les deux voies existantes et les deux voies futures ont déjà été installés entre Gand et Landegem.



Les corridors de fret, SOLUTION D'AVENIR POUR LE TRANSPORT EUROPÉEN

Comment rendre le rail incontournable pour les entreprises qui souhaitent transporter des marchandises d'un pays européen à un autre ? C'est le but des corridors de fret mis en place par l'UE.

L'objectif des corridors de fret ? Amener les sociétés de transport à opter pour le train !

Pour faire face à l'augmentation du trafic de marchandises, l'Union européenne (UE) veut considérablement améliorer la qualité du transport international par rail au niveau du temps de trajet, de la fiabilité et de la capacité.

Pour y parvenir, elle met en place des corridors de fret. Ce sont des tracés ferroviaires qui relient au moins deux états membres de l'UE. Initialement, neuf corridors ont ainsi été identifiés. La Belgique est concernée par trois d'entre eux.

Concrètement, grâce à la mise en place de ces corridors, un opérateur ferroviaire pourra s'adresser à un guichet unique de réservation (le one-stop-shop du corridor concerné), et choisir un sillon parmi un catalogue de sillons préétablis. Il pourra ainsi parcourir de longues distances en Europe, sans rencontrer de problèmes opérationnels aux frontières, par exemple.

La division Corridors d'Infrabel

La mise en place d'un corridor nécessite

de réunir des groupes de travail sur différentes spécialités (sillons, étude de marché, ERTMS, opérations aux frontières,...). Au sein de la direction Accès au Réseau d'Infrabel, une des missions de la Division Corridors est de coordonner le travail de ces spécialistes. Elle agit en collaboration avec les gestionnaires d'infrastructure des autres pays concernés.

"Cela représente énormément de travail, surtout au niveau organisationnel, explique Michel Geubelle, chef de cette division. Il faut arriver à faire converger des visions parfois assez différentes entre les différents gestionnaires d'infrastructure."

En Belgique, Infrabel est le point de contact unique pour le développement des corridors européens. Ceux-ci offrent l'avantage de répondre à la demande croissante d'un transport rapide, sûr et respectueux de l'environnement. Véritables routes ferroviaires, ces corridors de fret s'imposent de plus en plus comme une solution d'avenir. ■

Les missions de la Division Corridors (I-AR 14)

- Représenter Infrabel dans l'organisation internationale du projet pour le développement des corridors
- Collaborer avec les différents acteurs internationaux qui sont impliqués dans le développement des corridors
- Etre le point de contact unique dans le cadre des corridors tant au sein d'Infrabel qu'au niveau national
- Développer les corridors sur le territoire belge
- Veiller à l'application de la législation relative aux corridors

INSTRUMENT DE MESURE

Pandas

EN PISTE

Installé sur les pantographes, le système Pandas mesure les chocs encourus par les frotteurs au contact de la caténaire. Vincent Van Opstal, B-TC.54 et Benoit De Coninck, I-I.422, nous éclairent sur cet appareillage qui contribue à une meilleure ponctualité.



'g', Kesako ?

g est l'accélération de la pesanteur terrestre sur tous les corps. Une accélération de 1 g nous donne notre poids. Une accélération de 2 g nous oblige à supporter deux fois notre poids ... g correspond à une accélération de 9,81 m/s. L'accélération d'un train au démarrage est de l'ordre de 0,1 à 0,2 g.

Pourquoi le seuil de 2,8 g ?

Depuis que Pandas est opérationnel, la sensibilité des nouveaux capteurs d'accélération s'est encore améliorée. Ce qui induit que de nombreuses alarmes non nécessaires ont été produites. Le niveau d'alerte a donc été remonté pour mieux cibler les mesures valables. 2,8 g est considéré comme une valeur 'frontière' entre les données à prendre en compte et les 'simples' interférences.

Objectif ? Localiser les lieux où la caténaire est défectueuse, détecter ainsi préventivement les problèmes pouvant survenir aux pantographes et intervenir en cas de besoin. Pandas (Pantograph Damage Monitoring System) est un exemple de plus de collaboration entre la SNCB et Infrabel pour améliorer la ponctualité. Vincent Van Opstal, responsable 'pantographes' à B-TC.54 explique:

"Une trentaine de cas de chocs anormaux avait été constatés sur les pantographes de trains de marchandises dans la région anversoise." Suite à des contrôles d'Infrabel, rien n'avait pu être détecté. Benoit De Coninck, I-I.422: "Vu la récurrence possible de ces problèmes, Infrabel a acheté le système Pandas (firme anglaise) et en finance l'entretien." La SNCB l'a installé sur sa locomotive 2148. B-TC.4 en fait le suivi technique.

Comment ça marche ?

Installé sur les pantographes, le boîtier capte, à l'aide de deux points de mesure, les chocs

encourus par les frotteurs au contact de la caténaire, avec une alarme fixée à 2,8 g (voir encadré). Les 100 plus grandes valeurs en-deçà sont envoyées tous les soirs à une carte SD dans la locomotive et donc conservées. Les alertes au-delà de 2,8 g sont transmises sous forme de rapport par mail et par sms à Vincent et Benoit qui en jugent la suite utile. Vincent: "Si on frappe avec un marteau de caoutchouc sur un frotteur, le choc est de 2 g, imaginez-vous la violence d'un choc à 4 g ! De tels chocs génèrent de sérieux endommagements aux pantographes, des brisures de morceaux de carbone à des mises hors service ! Heureusement, ils sont extrêmement résistants !" Ils sont contrôlés tous les 30 jours en atelier, voire remplacés.

Feedback

La locomotive 2148 sur laquelle le boîtier est installé circule en service commercial sur des axes importants du réseau. Benoit: "Le grand avantage est qu'il est ainsi possible de mesurer en continu la condition de la caténaire, au

Pandas est un exemple de plus de collaboration entre la SNCB et Infrabel pour améliorer la ponctualité.

lieu de deux fois par an dans le cadre d'une campagne de mesure. Depuis avril 2012, nous avons reçu rapport de plus de 300 incidents (au-delà de 2,8 g). Infrabel établit toutes les deux semaines une carte des endroits les plus touchés. A hauteur d'un pont à Kapelle-op-den-Bos par exemple, un incident avait été détecté sur la caténaire plus de 30 fois. Nous sommes donc allés voir sur place avec nos collègues de la zone. En plus, le système permet de mesurer à quelle vitesse la caténaire se dégrade." Vincent continue: "Jusqu'à présent, Infrabel nous a demandé une seule fois de détourner la 2148 de son service prévu pour l'affecter à un autre service, sur la ligne Quiévrain-Liège. Il y avait eu beaucoup de pantographes cassés, induisant des retards importants. Des réparations ont suivi à hauteur de Lembeek. Comme Fleet Managers, nous pourrions aussi prévoir de faire circuler cette locomotive à la place d'une autre. En hiver par exemple, pour examiner l'effet du gel sur les pantographes dans les Hautes Fagnes, le Condroz et les Ardennes".



1^{er} Legal Day : UN VÉRITABLE REMUE-MÉNINGES

Le 8 novembre dernier, le Service Legal Affairs de la SNCB-Holding organisait le Legal Day. L'événement a rassemblé 140 personnes.

Juristes, partenaires privilégiés des services juridiques..., ils sont venus le 8 novembre 2012 à l'Espace The Egg, à Bruxelles, pour échanger leur vision du métier et de sa place dans l'entreprise.

Introduite par Jannie Haeck, cette demi-journée a donné la parole à quatre orateurs dont le formateur et coach Thierry Verdoodt, qui est Managing Partner chez Neurolead. Il a expliqué comment un service juridique peut s'inspirer des découvertes récentes sur le cerveau pour accompagner les changements au sein de l'entreprise. Ensuite, Caroline Brône et Koen Van De Putte du service Corporate & Change Office de la SNCB- Holding ont dévoilé un projet pilote concernant une nouvelle façon de travailler dans des bureaux satellites mis à

disposition au sein et à proximité de gares. Et Maître Rahim Samii, associé fondateur du cabinet Urban Law, a présenté les aspects juridiques liés à ces nouveaux lieux de travail.

Cet événement était l'occasion pour Legal Affairs d'exprimer son objectif: devenir un partenaire business impliqué dès le début dans les projets et dans les défis importants pour le Groupe SNCB.

Le Service a également rappelé ses 4 pieds d'ancrage : efficacité ; qualité ; orientation client et transparence. A bon entendre... ■

Les slides présentés à cette occasion sont disponibles sur demande auprès du secrétariat de H-LA: karl.bartel@b-holding.be

PLAIDOYER EN FAVEUR D'UNE COLLABORATION

La SNCB-Holding

A ORGANISÉ LE SECURITY DAY

Aujourd'hui, les gares représentent bien plus que de simples zones de transit: elles sont devenues de véritables lieux de rencontre. Les abords des gares sont disponibles pour tous et cela confère à chacun une part de responsabilité. Une matière plus que suffisante pour une journée d'étude passionnante.

Le troisième Security Day a été organisé par Corporate Security Service de la SNCB-Holding en collaboration avec Vlastrov (Steunpunt Algemeen Welzijnswerk). Au centre des débats, la question de la sécurité et de la qualité de vie des différentes organisations présentes dans une gare. Les organisations de bien-être jouent-elles également un rôle dans la qualité de vie de la gare et de ses abords ? Si oui, jusqu'où leur rôle s'étend-il ? Comment pouvons-nous échanger les connaissances ? Le rôle de la gare en tant qu'espace public est-il soumis à certaines limites ? Hendrik Vanderkimpfen, chef du CSS et modérateur lors de la journée d'étude déclarait dans son allocution de bienvenue: "Nous sommes confrontés à des problématiques sociales, vu que la gare en tant que microcosme est un reflet de notre société et de ses problèmes tels que les sans-abri, les toxicomanes et les personnes dans le besoin. A cet égard, nous devons également adopter une démarche résolument sociale."

Plan Hiver

Douze grandes gares doivent faire face au problème des sans-abri. La politique menée par le personnel de Securail et un référent social qui se base sur la formation du personnel, la prévention d'incidents et la sensibilisation de tous les acteurs de la gare. "Mais sans ou-

blier que les gares ne font en aucun cas partie du réseau d'accueil des sans-abri", explique Michel Bovy, directeur général *Stratégie* de la SNCB-Holding. "Nos initiatives sont destinées à réorienter les personnes en errance vers les structures sociales existantes." En pratique, pendant la période hivernale (du 1^{er} décembre au 31 mars), les agents Securail renforceront leurs démarches préventives. Ils interpellent systématiquement chaque personne sans-abri lors de la fermeture de la gare ou en prévision de celle-ci et leur proposeront de prendre contact avec les services chargés de l'accueil. Exceptionnellement, une mesure d'urgence peut être appliquée dans certaines gares (Bruxelles Nord-Central-Sud, Anvers Central et Liège-Guillemins). Si les températures extérieures sont inférieures à 0° et si les structures d'hébergement d'urgence sont saturées,

"La gare en tant que microcosme est un reflet de notre société et de ses problèmes."

Hendrik
Vanderkimpfen



les personnes sans-abri seront alors tolérées en gare pendant toute la durée de fermeture prévue pour le nettoyage.

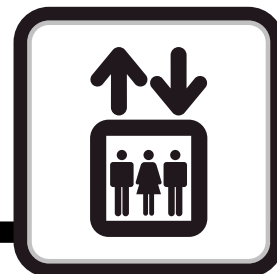
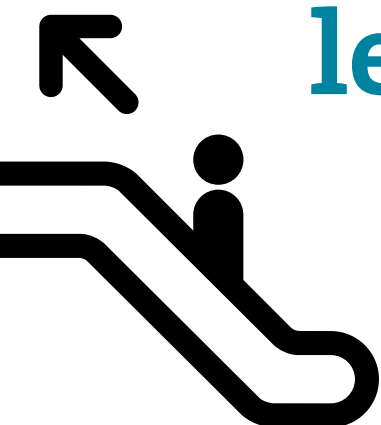
Partenariats

Un mot est constamment revenu dans les discours des différents orateurs et au cours des ateliers de l'après-midi : collaboration. La Holding n'a pas pour tâche d'accueillir les sans-abri, mais Securail peut néanmoins exercer une importante fonction de signal et assurer le relais entre la gare et les services sociaux. Les organisations de bien-être et les services d'accueil ne doivent donc pas être établis dans la gare proprement dite, mais bien à ses abords immédiats. L'ensemble de cette journée d'étude a lancé le signal clair d'un partenariat : la première pierre est d'ores et déjà posée. ■



B-SIGN

SIGNALÉTIQUE FERROVIAIRE: les experts



La signalétique directionnelle en gare et dans les bâtiments, les numéros de quai, les panneaux d'accueil ou la numérotation des bâtiments, des voitures et locomotives... Une signalétique claire et uniforme est indispensable au sein du Groupe. B-Sign, une division de B-CS, en tant que spécialiste dans le domaine est le partenaire de choix.

B-Sign réalise la majorité de la signalétique pour la totalité du Groupe SNCB. Un exemple récent : l'étude, la production, la livraison et le placement de la quasi intégralité de la signalétique dans la nouvelle gare de Bruxelles-National-Aéroport et le tunnel du Diabolo. Il y a quelques années, B-Sign a aussi réalisé le lettrage pour le célèbre train du Giro. Récemment, c'est tout le train 'jobs' qui a été habillé. La notion de signalétique au sein du Groupe doit être interprétée de façon élargie...

Polyvalence

Tous les autocollants en stock à l'Atelier Central de Malines proviennent de B-Sign. Le lettrage des façades et des voitures font aussi partie des tâches de l'équipe. Les stickers pour le sol, les pictogrammes dans tous les formats possibles et aux lay-outs divers, les numéros de voies dans les faisceaux ou les stickers pour les supports et panneaux de signalisation sont autant de missions récurrentes menées par nos spécialistes en signalétique. Une expertise en constante évolution. B-Sign honore également des commandes de clients 'externes' comme Bombardier ou Alstom et produit les

pictogrammes pour les trams de Genève. Chez B-Sign, on est spécialiste des solutions sur mesure. L'équipe prévoit toujours un package all-in de l'étude au placement en passant par le lay-out et la production. En bref, de la qualité de A à Z !

Déjà 25 ans et prêts pour le futur !

B-Sign existe depuis 25 ans. Auparavant, le lettrage et la signalétique étaient assurés par les différents services. Pour garantir l'uniformité, il a été décidé de créer dans la zone Nord-Ouest un service 'Signalétique'. Cette solution s'est avérée être une bénédiction pour l'ensemble du Groupe. Le team se compose de 12 collaborateurs et est actuellement à la recherche de deux nouveaux collègues spécialistes en graphisme.

Un travail d'experts

Le grand avantage par rapport au privé est que B-Sign connaît tous les services du chemin de fer. L'équipe sait donc ce qui est faisable et a développé une connaissance approfondie en matière de signalétique. B-Sign sait par exemple quels sont les matériaux qui peuvent être utilisés pour tel ou tel type de surface. Les solutions ? B-Sign les cherche et les trouve. ■

B-Sign propose un package all-in de l'étude au placement en passant par le lay-out et la production.

Comment se déroule le processus de commande ?

L'architecte, l'ingénieur ou le responsable de projet prend contact avec B-Sign. Ensuite, après une éventuelle prospection préalable ou une réunion, un dossier complet est réalisé comprenant l'offre. Après approbation de l'offre suit la commande. Infrabel et la SNCB-Holding utilisent pour ce faire le contrat intragroupe. Pour les services SNCB, cela passe via la facturation interne sur base des données SAP.

Contacteur B-Sign

SNCB-Central Support
B-CS.035 – B-Sign, Industriezone Lakeland
Ambachtenlaan 22, 9880 Aalter
Tél. : 991/2970, Fax: 991/2976,
GSM : 0492 / 74 50 52
bsign@b-rail.be
Intraweb : homepage SNCB >
Central Support > A propos de Central
Support > Contactez-nous

nous

MADE IN THE USA

Sur la route AVEC OBAMA ET ROMNEY



Jean-Marie Hoffelinck, un collègue de la SNCB (25 ans) a vécu l'élection présidentielle américaine de très près: il est parti aux Etats-Unis pour suivre les dernières semaines trépidantes de la campagne et le jour-même de l'élection.

Jean-Marie, spécialiste en communication online à SNCB Corporate Affairs, a marché sur les pas de Mitt Romney et Barack Obama. Et il a réalisé des reportages vidéo pour son blog à ce sujet. "Durant l'élection de 2000, je me levais la nuit pour regarder les débats entre Georges W. Bush et Al Gore", raconte Jean-Marie. "C'était une campagne assez dure. En 2008, je rêvais de vivre l'élection d'Obama, mais comme j'étais étudiant, c'était financièrement inconcevable. La politique américaine, c'est une vraie passion: c'est comme une série en constante évolution ! Pour les gens, c'est un véritable divertissement ! Par exemple, les Américains vont au café pour suivre ensemble les débats ! C'est un sujet rassembleur."

La caméra dans le sac à dos

Faire des reportages vidéo, c'est l'autre passion de Jean-Marie. Il est tombé dedans lorsqu'il était ado. Le trip aux Etats-Unis était donc aussi l'occasion de combiner ses deux passions. Le défi était de réaliser des reportages de qualité avec du matériel non professionnel. Jean-Marie est parti de l'idée de 'poster' un rapport online toutes les semaines. Mais il a vite compris que cela

allait devenir impossible. Bourlinguer quatre semaines aux States, cela demande une bonne dose de préparation et d'organisation sur place. Pas une sinécure donc, a fortiori quand on part seul. "Les tout premiers jours, je les avais bien en main. J'ai, par exemple, eu une accréditation pour assister au deuxième débat présidentiel dans l'Etat de New York. Après, on peut appeler cela de l'improvisation. Avec les grandes distances, la recherche d'un logement pour passer la nuit et le temps que demandent le visionnage des images et le montage, il faut pouvoir bien s'organiser. D'autant plus que je n'avais pas de contact sur place et que c'était la première fois que j'allais aux Etats-Unis. Il me reste donc encore un tas d'images et je projette de réaliser encore deux reportages. Ma priorité était de pouvoir comprendre de manière approfondie la politique américaine. Cela ne peut se faire qu'en discutant avec les citoyens sur place et cette attente a été comblée !". Ces contacts se sont déroulés très facilement, car la plupart des américains sont très ouverts et n'ont pas peur de la caméra. Et aussi le fait que Jean-Marie soit venu spécialement d'Europe pour suivre 'leur' élection, cela enchantait et surprenait ses interlocuteurs.

"La politique américaine, c'est comme une série en constante évolution, un véritable divertissement pour les gens !"

Jean-Marie Hoffelinck

Barack, Mitt & Sandy...

Après New-York, Jean-Marie s'est rendu en Virginie, Washington D.C. et dans le Massachusetts. Philadelphie se trouvait aussi sur son programme mais l'ouragan Sandy lui a mis des batons dans les roues. "Dans le New Hampshire, j'ai assisté au dernier discours de campagne de Mitt Romney dans un énorme stade. C'était un véritable show avec une énergie incroyable. Mais le top de mon voyage, c'est incontestablement le speech d'Obama dans l'Etat de Virginie, qui était en balance. C'était très impressionnant de voir le Président américain, en 'live', conclut Jean-Marie. ■

Le blog US de Jean-Marie:

www.brussels2ny.tv





VERTREK 20:05

UUR	BESTEMMING	AARD	SPOOR	OPM.
18:00	Amsterdam	NS	1	
18:15	Rotterdam	NS	2	
18:30	Utrecht	NS	3	
18:45	Den Haag	NS	4	
19:00	Breda	NS	5	
19:15	Eindhoven	NS	6	
19:30	Nijmegen	NS	7	
19:45	Arnhem	NS	8	
20:00	Utrecht	NS	9	
20:15	Amsterdam	NS	10	
20:30	Rotterdam	NS	11	
20:45	Den Haag	NS	12	

VERTREK

UUR	BESTEMMING	AARD	SPOOR
18:00	Amsterdam	NS	1
18:15	Rotterdam	NS	2
18:30	Utrecht	NS	3
18:45	Den Haag	NS	4
19:00	Breda	NS	5
19:15	Eindhoven	NS	6
19:30	Nijmegen	NS	7
19:45	Arnhem	NS	8
20:00	Utrecht	NS	9
20:15	Amsterdam	NS	10
20:30	Rotterdam	NS	11
20:45	Den Haag	NS	12

← Starbucks →
 ↑ sporen 1 tot 12

**MEILLEURS
 VOEUX**
 à tous les
 collaborateurs !