

PROS!

avril 2020 #7



Vous êtes
formidables!





“On fait tout pour que les voyageurs aient à disposition un train propre.”

Sabine Lejeune, 41 ans,
agent nettoyage au Poste
d'Entretien de Mons

COMITÉ DE RÉDACTION

Caroline De Lille
Stephanie De Schamphelaere
Jan-Hein Prieels
Clémence Tabouret
Vanessa Vandenbruwaene
Anne Woygnet

PHOTOS

Fabienne Mahieu (coordination)
Bruno Van Calster
Sam Durt
(SNCB)
Sander de Wilde
Jasper Jacobs
Julie Landrieu
Jonas Roosens
Lieven Van Assche
(ID Photo Agency)
Benjamin Brolet
Arnaud Gielen
Olivier Spee
Delphine Trifin
Adobe Stock

LAY-OUT

Béatrice Duculot

REDACTEUR EN CHEF

Fanny Bouillon

EDITEUR RESPONSABLE

Jihane Annane

ADRESSE

10-14 B-CP.104, PROS !
Avenue de la Porte de Hal, 40
1060 Bruxelles,
pros@sncb.be
Membre de l'ABCI

dans ce numéro

Les interviews de ce magazine ont été réalisées avant la période de confinement liée à la crise sanitaire.

inside

- p. 04 **espresso** les nouvelles en bref
- p. 06 **dossier** les M7 sont arrivées !
- p. 09 **projet** Client-Central en action
- p. 14 **digital PROS** O365 : OneDrive vs SharePoint
- p. 16 **zoom** formations TAPAS
- p. 19 **projet** Innovation Lab
- p. 25 **bien joué** amélioration continue à l'AT Forest
- p. 26 **hr** YouTrain, plateforme pour les formations

people

- p. 10 **@work** PE Mons : nettoyer, balayer, astiquer...
- p. 13 **team spirit** faisceau d'Anvers-Schijnpoot : une mosaïque d'emplois
- p. 28 **bienvenue à bord** le fils prodigue

outside

- P. 17 **Infrabel** main dans la main pour un réseau plus sûr
- p. 21 **international** le retour des trains de nuit
- p. 23 **hr rail** un stage unique pour de jeunes talents

afterwork

- p. 12 **passion** yoga : feeling good !
- p. 24 **en vadrouille en train** Bruxelles aux portes de la Bretagne
- p. 27 **il était une fois** le Tri Postal
- p. 29 **concours** découvrez le mot mystère
- p. 30 **engagez-vous !** 80.000 km against Corona





Chères collègues, Chers collègues,

Je voudrais à nouveau vous remercier chaleureusement pour tous les efforts que vous déployez jour après jour, semaine après semaine durant cette crise du coronavirus. Chacun de vous a dû adapter sa manière de travailler, que vous soyez en première ligne vis-à-vis de nos voyageurs, que vous travailliez en coulisse sur le terrain ou que vous télétravailliez. Je suis très fière de vous tous, de cette grande famille de cheminots solidaires et engagés face à cette situation inédite.

A présent, nous devons nous préparer à un redémarrage progressif, qui sera décidé par le Gouvernement au moment où il le jugera opportun, et en tenant compte du fait que les diverses mesures d'hygiène et de distanciation sociale resteront sans aucun doute d'application, vraisemblablement encore pour une longue période. Cette donne sera au cœur de notre approche, pour vous protéger vous, tout comme nos voyageurs. Face à ces défis importants que nous relèverons ensemble, je continuerai à vous témoigner tout mon soutien.

Cette crise sanitaire sans précédent nous oblige à nous réinventer dans certains domaines, et notamment celui de la communication. C'est pourquoi nous avons opté cette fois-ci pour une diffusion digitale de votre magazine PROS qui a été rédigé avant le confinement. La vie de notre entreprise continue à travers tous nos projets, essentiels pour nos clients et pour notre avenir en tant qu'acteur majeur de la mobilité en Belgique. Dans ce numéro, nous consacrons un dossier à nos nouvelles voitures double étage M7, gages de confort et de flexibilité. Il y est aussi question de l'Innovation Lab, véritable réservoir d'idées pour des solutions technologiques orientées client, et nous faisons le point sur Office 365, OneDrive et SharePoint, particulièrement utiles pour nombre d'entre vous maintenant que nous travaillons autrement.

Bonne lecture et encore un grand merci pour vos efforts.

Et surtout, n'oubliez pas de prendre bien soin de vous, de votre famille et de vos collègues.

Cordialement,

Sophie Dutordoir



De jeunes ingénieurs au top !

B-TO a démarré en octobre 2019, en collaboration avec B-HR, un programme de développement survitaminé intitulé 'traineeship'. Il est destiné à des ingénieurs civils et industriels tout droit sortis de l'école ou ayant une expérience de moins de deux ans. Le programme se poursuit en 2020 pour de nouveaux jeunes ingénieurs qui auront la possibilité de réaliser pendant un an deux projets au cœur des activités de B-TO. Par ailleurs, ils suivent un parcours de formations techniques, transversales et comportementales, se rendent sur le terrain pour prendre connaissance des différents métiers et reçoivent un feedback régulier pour assurer leur développement.



N'oubliez pas de les fêter !

Le dimanche 10 mai, nous fêtons les mamans et le dimanche 14 juin, ce sera au tour des papas. Grâce aux avantages de Rail Facilities, bénéficiez de tarifs avantageux par exemple chez ICI PARIS XL, Kréfel ou pour offrir un Bongo ou une Vivabox... Et pourquoi ne pas penser à la belle montre Identity aux couleurs de la SNCB, en version homme ou femme ? Les articles proposés par Rail Facilities sont disponibles à l'achat en ligne sur le site et la livraison peut avoir lieu à domicile via bpost ou le service de livraison propre à la marque selon les enseignes. Toutes les infos sur le site de Rail Facilities.



Bienvenue ou bonne continuation à (de g. à dr.) : Victorien, Jan, David, Edouard, Alain, Yassine et Niels !



Nouveau look pour le SOC

Le Security Operations Center (SOC) à Bruxelles-Midi a récemment fait l'objet d'une transformation complète pour améliorer le bien-être des opérateurs. Le volume agrandi permet une meilleure réception de la lumière du jour. Un mobilier ergonomique est venu compléter l'espace qui a été repeint et doté d'un éclairage adapté et d'un nouveau revêtement de sol. Les collaborateurs eux-mêmes ont eu leur mot à dire lors des choix. Un local de détente sera installé prochainement pour permettre aux opérateurs de récupérer, par exemple après une intervention difficile.



Olivier Spee, fan de trains et photographe

Olivier est fasciné par les trains et adore les photographier. De préférence à Merelbeke, là où il habite. Mais les trains de marchandises à Gent-Zeehaven figurent aussi parmi ses sujets préférés. Certaines de ses photos ont même été publiées dans des magazines étrangers. Il est également collectionneur de trains Märklin.



Des noms de produits plus clairs

La SNCB a changé les noms de la plupart de ses produits en mars pour davantage de clarté et de transparence pour le client. Les nouveaux noms font toujours référence aux caractéristiques du produit. Ainsi, les Pass à compléter s'appellent désormais 'Multi' (référence aux trajets multiples), 'B-Excursion' devient 'Discovery Combi' (billet de train et ticket d'entrée combinés) et le supplément Diabolo est rebaptisé Brussels Airport Supplement. Qui plus est, les nouveaux noms de produits sont compréhensibles dans les différentes langues nationales. Les conditions d'utilisation des différents produits ne changent toutefois pas. ■



Les M7 sont arrivées !

Les nouvelles voitures M7 circulent sur le réseau depuis mars pour le plus grand confort des voyageurs. Un projet de longue haleine mené transversalement par nos collègues de **Technics, Procurement, Passenger Transport & Security, Train Operations et Marketing & Sales**. Avec la crise du coronavirus, les livraisons ont été retardées mais le projet continue !

Le 18 décembre 2015, la SNCB signait la commande de nouvelles voitures M7. Cette première commande auprès du consortium Bombardier – Alstom comprend 445 voitures, soit près de 90 trains à double étage pour un total d'environ 50.000 places assises.



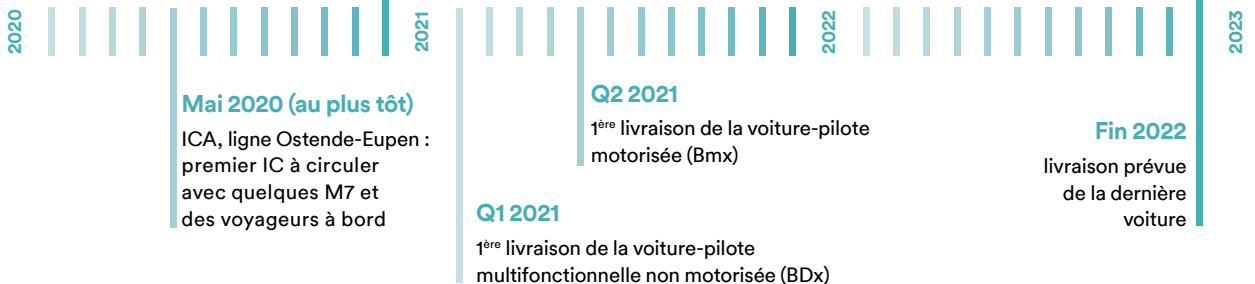
Où les voir ?

Pour la première fois de son histoire, la SNCB a décidé d'effectuer des tests de présérie durant deux mois avec 8 voitures réparties sur des trains de pointe, dont un sur ligne à grande vitesse entre Louvain et Liège. Les tests en situation réelle, avec des voyageurs, ont commencé en janvier.

Le feu vert a été donné en mars pour lancer la production à raison de 10 voitures par mois.

Fin 2020 > Fin 2022

consécutivement : IC Gand-Tongres, IC Luxembourg-Bruxelles, IC Liège-Quiévrain, IC Saint-Nicolas - Courtrai, IC Genk-Blankenberge





Augmentation du nombre de places assises

Avec les M7, la SNCB apporte une réponse à la forte croissance du nombre de voyageurs observée ces dernières années (+4% en 2019, +80% depuis 2000 !). En tenant compte de la mise hors service du matériel plus ancien, cela se traduit par 14.000 places assises supplémentaires pour la fin 2022 par rapport à 2018. "En optant pour du matériel double étage, la SNCB offre davantage de places assises et ce, malgré la capacité limitée de la jonction Nord-Midi, aujourd'hui saturée, en augmentant le nombre de trains à deux niveaux qui la traversent chaque jour, surtout pendant les heures de pointe", explique **Dave Van den Bergh**, chef de projet chez B-TC.



Sécurité et disponibilité

Conformément à notre Masterplan Sécurité, les M7 sont équipées de la TBL1+ et de l'ETCS, le système de contrôle automatique des trains. **Sébastien Thunissen**, chef de division B-TC.41 : "Ce matériel est aussi doté de la télémétrie, ce qui permet d'optimiser au maximum la détection de pannes et de réduire les temps d'immobilisation."

La SNCB a pour objectif d'atteindre un taux d'immobilisation de matériel de 12,7% maximum d'ici 2021. Actuellement, ce taux s'élève à 15,6% contre 18,2% il y a cinq ans.



Diminution de l'âge moyen du matériel et fiabilité

Aujourd'hui, près de la moitié de notre matériel roulant a plus de 30 ans, ce qui est beaucoup trop vieux en comparaison avec nos réseaux voisins ! Cela a un impact majeur sur la ponctualité et sur le confort. **David Vrancx**, fleet manager B-TC.211 : "L'arrivée des M7 et la mise hors service du matériel plus ancien feront diminuer significativement l'âge moyen de 24 à 17-18 ans d'ici 2022-2023, ce qui est comparable aux autres pays. Cela aura aussi un impact positif sur la fiabilité de la flotte."

Voiture multi-fonctionnelle

Chaque rame comporte une voiture-pilote multi-fonctionnelle (BDx) offrant un large espace ouvert avec places assises, toilettes PMR et système d'interphone adapté aux personnes en chaise roulante. Les PMR pourront y accéder par la même porte que les autres voyageurs, contrairement aux M6 qui nécessitent une intervention de l'accompagnateur pour l'ouverture de porte, ce qui est beaucoup plus stigmatisant.



Confort

'Le confort pour les voyageurs est clairement amélioré, tant en première qu'en deuxième classe', explique **Marijke De Roy**, Customer experience & Insights expert au sein de B-MS.

- **sièges ergonomiques** conçus pour de longues distances
- **sièges à dossier intégré**, offrant davantage d'espace pour les jambes
- **espace rangement** et emplacement pour vélos pliables sous les sièges
- **10 écrans** avec information en temps réel par voiture
- **prises électriques** : 1 pour 2 sièges en 2^{ème} classe, 1 par siège en 1^{ère}
- **éclairage LED** indirect
- **climatisation**
- **1^{ère} classe** : sièges en cuir, lampe de lecture, tapis au sol, parois acoustiques afin de créer des cosy corners

Compatibilité et flexibilité

Les voitures M7 sont compatibles avec les voitures M4, M5, M6, I6, I10 et I11 et peuvent être accouplées aux locomotives de type 18/19/27. La standardisation du matériel roulant permet à la SNCB de diminuer ses coûts en optimisant les processus et en réduisant les stocks de pièces de rechange notamment.

Autre avantage : grâce à la fourniture de motrices de traction (voiture-pilote motorisée de 52 places assises sur 2 niveaux), le matériel M7 peut rouler à la fois dans une configuration automotrice et dans une configuration classique (locomotive – voitures). Ceci permet d'augmenter la flexibilité d'exploitation du matériel.



L'entretien

Les ateliers de Kinkempois et de Melle seront chargés de l'entretien dans un premier temps. L'entretien des M7 se fera par rame complète afin d'éviter au maximum les manœuvres compliquées dans les faisceaux.

Par ailleurs, ce matériel fera l'objet de la maintenance par modules (TIM), c'est-à-dire fragmentée en plusieurs modules de quatre heures maximum et intégrée dans le roulement.

En ce qui concerne les opérations de préparation, d'accouplement/désaccouplement, il a été demandé au constructeur de faire un effort particulier pour faciliter et accélérer au maximum ces opérations. ■



Client-Central en action

Les gares de Gand-Saint-Pierre, Wetteren, Liège-Guillemins et Huy ont donné le coup d'envoi pour tester l'approche Client-Central. C'est avec beaucoup d'enthousiasme que ces gares ont mis sur pied au cours des premiers mois de l'année de nombreuses actions d'amélioration pour le client.

L'équipe de projet Client-Central a commencé par le déploiement du projet dans les 20 plus grandes gares mais entretemps, la gestion de la crise du coronavirus est bien entendu devenue la plus grande priorité sur le terrain. Après les mesures corona, le projet reprendra dès que possible.

Workshops sur le terrain

Au cours d'une série de workshops, le personnel de terrain et leurs supérieurs hiérarchiques ont reçu des informations pertinentes pour mieux connaître le client et ont réfléchi ensemble à la manière dont ils pourraient influencer, par leur travail, l'expérience client. Ces sessions ont été suivies non seulement par les collaborateurs commerciaux, mais aussi par les agents Securail, le personnel de quai, les agents info trafic, les collaborateurs des gares, les accompagnateurs de train... Tout un chacun peut en effet contribuer à une expérience client positive.

Approche concrète

Les séances d'information interactives sur le terrain ont toujours débouché sur des plans d'action, avec des idées concrètes d'amélioration pour les clients.

Quelques exemples : À Gand-Saint-Pierre, les stewards donnent de courtes formations en petits groupes à leurs collègues de Securail et au personnel de quai sur la manière d'utiliser les automates de vente et sur les principaux titres de transport, afin qu'ils puissent à leur tour aider le client.



Ronny Steijaert (steward) : "Nous donnons des formations à de petits groupes de 5 à 6 collègues, et nous leur refilons des trucs et astuces. Les réactions sont très positives. Nos collègues n'utilisent pas les automates de vente, ils sont donc contents d'acquérir une connaissance suffisante pour expliquer leur fonctionnement aux clients".

À Liège, ils sont partis d'une autre idée. **Steven Joyeux**, City Station Assistant, explique : "Nous avons distribué à tous ceux qui travaillent en gare de petites fiches avec des contacts utiles et un plan de

la gare, afin qu'ils puissent aider le client rapidement (informations, nettoyage urgent, réparation...). Un autre exemple : les tableaux de service seront adaptés afin de garantir la présence d'un plus grand nombre d'agents sur les quais pour les trains très fréquentés."



Un meilleur contact entre collègues

Les workshops pour Client-Central sont transversaux : ils se donnent en petits groupes avec des représentants des différentes disciplines. Les collègues entrent ainsi en contact les uns avec les autres et apprennent à (encore mieux) se connaître. Cela favorise bien entendu la bonne collaboration. Un autre avantage est qu'ils apprennent tous la même chose. De cette façon, chacun peut offrir au client un service haut de gamme sous un angle similaire à celui de son métier.

Pour rappel : Client-Central est un programme visant à stimuler une culture orientée client et à l'ancrer durablement à la SNCB, en particulier chez les collaborateurs en contact avec la clientèle (ou qui ont un impact direct sur l'expérience client). Pour en savoir plus, consultez le dernier PROS ou l'intranet > À propos de la SNCB > Projets stratégiques. ■

Nettoyer, balayer, astiquer...

En 2019, les équipes du Poste d'Entretien de Mons ont retiré des trains près de 75 tonnes de déchets ménagers et 22 tonnes de papiers et cartons. Suite à la crise du coronavirus, ces équipes ont redoublé d'efforts pour garantir un nettoyage des trains chaque jour, avec une attention particulière pour le poste de conduite, l'espace réservé à l'accompagnateur de train et les endroits sensibles comme les toilettes et les mains courantes.



Steve, Eddy, Rémy et Sabine

10h15 Les automotrices Break font leur entrée

Au Poste d'Entretien de Mons, l'équipe de jour est au taquet, l'opération nettoyage peut commencer !



10h30 Poubelles

Le nettoyage intérieur du train doit correspondre à des normes de qualité. Toutes les poubelles du train sont vidées chaque jour.



11h Poste de conduite

Rémy nettoie en profondeur le poste de conduite pour garantir un lieu de travail propre.



11h30 Sanitaires

Eddy enlève les déchets, vide les poubelles, nettoie la cuvette et applique un produit biologique. Il essuie le lavabo, le miroir et les parois avec un chiffon en microfibre.



11h45 Sol

Graziano est chef d'équipe : il répartit le travail mais participe aussi aux opérations. Chaque jour, les taches au sol sont enlevées.



12h Contrôle qualité

Dany, assistant coordinateur, s'assure que les normes de qualité ont été atteintes.

13h Graffiti

Protégé par un équipement spécifique, **Steven** s'apprête à enlever les graffiti qui donnent un sentiment d'insécurité aux voyageurs. Un dur labeur au coût financier (5 millions € en 2019) et écologique important ! ■



Feeling good !

Ryanne a découvert le yoga sur conseil de son ostéopathe. "Depuis, je crée tous les jours du temps pour le pratiquer. Il permet d'augmenter son équilibre interne et de se recentrer sur soi avec bienveillance pour son corps et son âme. On est confronté à nos réactions habituelles face au stress et on retrouve, notamment via la respiration, calme et confiance. Le yoga aide à faire des choix conscients pour atteindre un mieux-être et pour être plus connecté à son vrai soi. Le yoga n'est pas une affaire de résultats, mais de patience et de pratique régulière. Il est aussi utile dans mon job, pour l'énergie apportée, la correction des postures statiques..."

Bon à savoir : le yoga peut être pratiqué par chacun ! 15 minutes par jour suffisent déjà pour diminuer le mal de dos, pour être plus mobile et pour mieux dormir.



"Le yoga fait partie de ma vie."



Ryanne travaille chez B-MS. En traduisant les connaissances sur la mobilité en tactiques de vente, elle permet aux mobility advisors de mieux vendre l'offre SNCB aux entreprises. "J'apprécie la diversité de mes tâches, l'espace pour la créativité, le change continu, la collaboration transversale et mon implication actuelle dans Client-Central... C'est chouette de contribuer à la modernisation de ton entreprise, vers plus d'orientation client."

Ryanne est entrée à la SNCB le 1^{er} février 2016, le jour où elle prenait sa première leçon au Yoga Room (photo) ! ■

Ryanne van Hoften, 32 ans, Knowledge management specialist, B-MS.11 Sales B to B

team spirit



Une mosaïque d'emplois

Dans le faisceau d'Anvers-Schijnpoort, chaque jour et 24h/24, une poignée de collègues s'activent en vue de mettre le transport de voyageurs sur la bonne voie, au propre comme au figuré.

Dans le faisceau d'Anvers-Schijnpoort, chacun a une tâche qui lui est propre, et pourtant, tout le monde travaille ensemble pour que les trains circulent de manière sûre et ponctuelle.

Tom est sous-chef de gare et il vient de terminer sa formation : "C'est mon premier service matinal en solo. C'est très prenant, et c'est encore plus intense aujourd'hui en raison d'un incident à Gand. Mon père travaillait aussi dans un faisceau, je perpétue la tradition. Ce métier est très varié. J'établis le planning pour les trains et je suis en contact étroit avec l'agent de triage et le conducteur de manœuvre."

Kristof est agent de triage depuis 20 ans et est responsable de l'accouplement et du désaccouplement des trains, ainsi que du remorquage des automotrices à l'intérieur du PET (Poste d'Entretien Technique). "J'aime travailler à l'extérieur et en shifts, cela m'apporte une certaine liberté."

Filip est conducteur de manœuvre à Anvers-Schijnpoort depuis seulement une semaine et doit encore

trouver ses marques : "Avant cela, j'ai toujours travaillé avec les trains de marchandises à Anvers-Nord. Cela demande une petite adaptation, ça va aller. Le sous-chef de gare me communique les trains que je dois faire changer de voie et j'achemine le matériel entre le PET et Anvers-Schijnpoort et Anvers Central. C'est vraiment un job varié."

Une machine bien huilée

Ismail nettoie les trains : "Après 20 ans, cela me plaît toujours. Je veille à ce que les trains soient à nouveau propres lorsqu'ils quittent le faisceau."

Michael est son responsable : "J'établis le planning pour les nettoyeurs et j'effectue les contrôles de qualité. Je collabore avec Tim pour le planning."

Liam est team leader des techniciens du PET : "À Anvers-Schijnpoort, différentes directions collaborent en permanence pour atteindre le même objectif : garantir un trafic ferroviaire fluide à nos clients." ■

"Nous coordonnons tout. Ici, il n'y a pas deux personnes qui font exactement le même travail, mais nous collaborons très bien pour faire avancer les choses." Tim

De gauche à droite :

Tim Ceulemans : sous-chef de secteur technique, 40 ans, aime le cyclisme

Liam Goossens : team leader entretien et réparations (techniques), 34 ans, aime le football

Tom Mesens : sous-chef de gare, 27 ans, aime l'athlétisme

Kristof Wagemans : assistant opérations principal, 42 ans, aime le fitness et la boxe

Filip Everaert : conducteur de manœuvre, 49 ans, aime lire

Ismail Tok : nettoyeur au PET, 47 ans, aime le football

Michael Daneels : chef d'équipe nettoyage, 33 ans, aime courir et lire



Office 365 OneDrive vs SharePoint

Les applications OneDrive et SharePoint font partie de Office 365. Quels sont les points communs et les différences entre les deux et à quoi servent-elles ?

En résumé

Gérer vos documents personnels se fait avec OneDrive. Tout ce qui se trouve dans un dossier OneDrive est, par défaut, seulement accessible pour vous. Ces documents se trouvent online et sont automatiquement synchronisés avec une copie sur le disque dur de votre ordinateur (si cette fonction est activée). **SharePoint doit plutôt se présenter comme une bibliothèque publique**, à laquelle chaque personne d'une équipe déterminée a accès pour consulter des fichiers, les modifier ou les partager.



OneDrive mes propres fichiers

Par défaut vos fichiers ne sont accessibles qu'à vous. Mais depuis OneDrive vous pouvez aussi partager des documents avec un ou quelques collègues.

Vous pouvez consulter les documents en ligne et les modifier, par exemple depuis votre PC à la maison ou, lors de déplacements, sur un appareil mobile (grâce à B-Key).

Des copies locales sont automatiquement synchronisées dès votre connexion sur le réseau.

OneDrive est intégré dans l'explorateur de votre pc (où sont stockées toutes vos données). Le dossier OneDrive est illustré par un petit nuage bleu mais fonctionne exactement comme n'importe quel autre dossier dans l'explorateur.



SharePoint fichiers partagés

Par défaut les fichiers sont accessibles pour toute une équipe, comme une division, un service ou même une direction.

SharePoint fonctionne avec des bibliothèques et des listes en ligne. Vous pouvez y accéder avec un navigateur web.

Les fichiers ne figurent pas sur votre PC : vous les traitez toujours en ligne. Vous pouvez télécharger une copie dans votre OneDrive.

TAPAS au menu de vos formations

Ne vous méprenez pas, nous ne parlons pas ici des délicieux petits mets espagnols servis à l'apéro... mais bien de la nouvelle approche adoptée au sein de B-PT pour les formations aux différents métiers qui sont en contact avec le client. TAPAS signifie donc Train Academy Passengers At your Service.

Accompagnateurs, sous-chefs de gare quai, agents Securail, collaborateurs BforYou, agents info-traffic... il y a peu leurs formations étaient organisées par service. TAPAS change la donne : dorénavant toutes les formations sont regroupées en un seul centre de formation.

Marijke Vermandere, coordinatrice TAPAS :
 "Avec la mise en place de TAPAS, nous veillons à ce que toutes nos formations soient organisées de manière uniforme avec comme ultime but : offrir un service hautement qualitatif à nos clients."

à qui il s'adresse. Pendant cette formation, les élèves disposent d'une tablette pour les exercices en classe, à la maison et pour les modules d'e-learning.

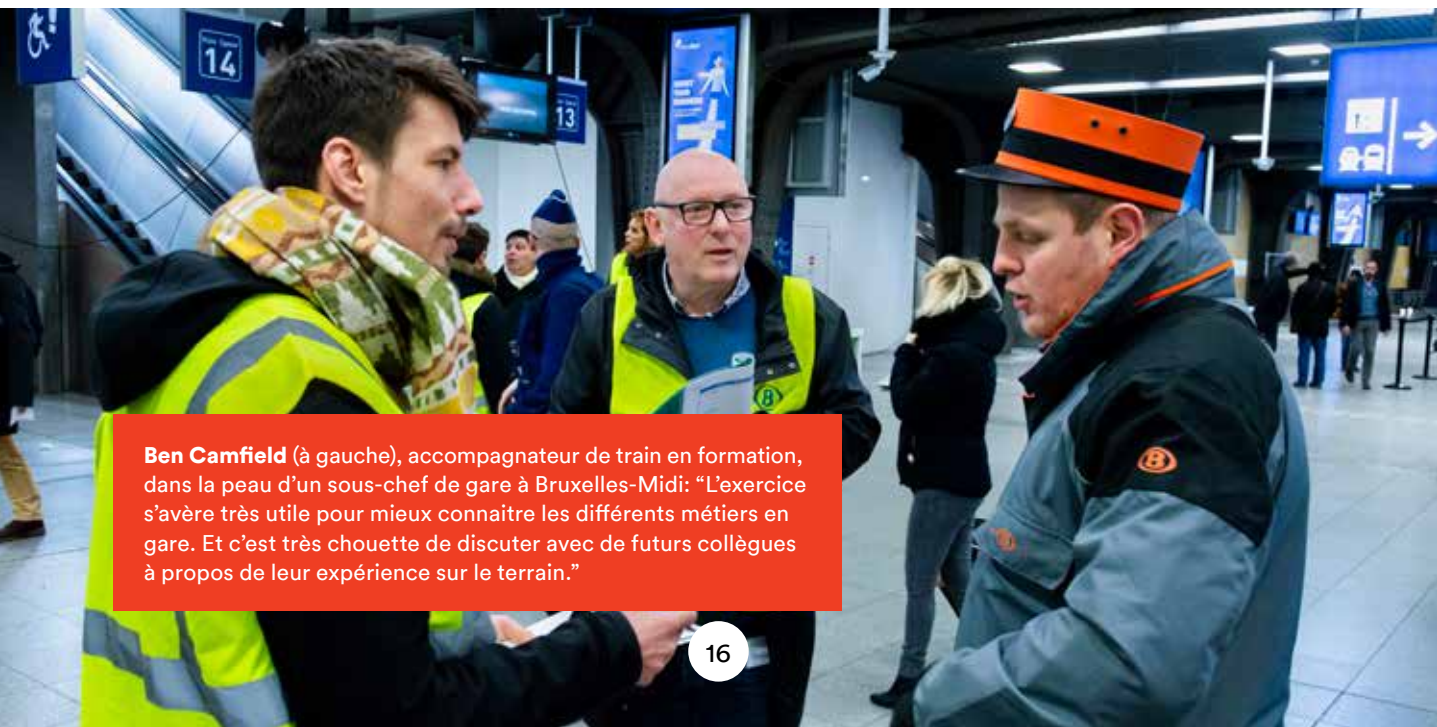
Groupe-cible ? Tous les nouveaux accompagnateurs, les sous-chefs de gare quai, les agents Securail, les collaborateurs BforYou, les agents info-traffic et les agents commerciaux de B-MS.

Contenu ? Hard skills: connaissance des principaux différents titres de transport, des principaux canaux, la géographie des chemins de fer, etc. Soft skills : e.a. des astuces pour avoir une attitude orientée client. ■

Client-Central

Mais une nouvelle n'arrive jamais seule. Depuis mars ont aussi débuté les formations 'Customer-care'. Il s'agit d'une formation commune de dix jours pour tous les nouveaux collègues des différentes directions qui seront en contact direct avec le client. Cette formation veillera à ce que tous les clients reçoivent le même service et la même info, quel que soit le collègue

Sylviane Descamps, chef de division 'Competence Support' : "Pendant ces dix jours, il y a en plus de nombreux exercices pratiques. Nos nouveaux collègues apprendront par exemple ce qu'une personne à mobilité réduite vit au quotidien dans une gare et, pendant une heure, ils feront le job de l'un de leurs collègues."



Ben Camfield (à gauche), accompagnateur de train en formation, dans la peau d'un sous-chef de gare à Bruxelles-Midi: "L'exercice s'avère très utile pour mieux connaître les différents métiers en gare. Et c'est très chouette de discuter avec de futurs collègues à propos de leur expérience sur le terrain."

infrabel



Main dans la main pour un réseau plus sûr

Bonne nouvelle pour la sécurité sur le réseau. Et donc pour la ponctualité ! En 2019, il y a eu moins d'intrus sur les voies et moins d'accidents aux passages à niveau. Mais ces deux phénomènes restent de gros points d'attention sur lesquels il faut continuer à travailler. Infrabel lance plusieurs nouvelles mesures.

Moins d'intrus

Les campagnes de sensibilisation, les actions et mesures de répression sur le terrain semblent porter leurs fruits. Le nombre d'intrus sur les voies a baissé pour la deuxième année de suite. Nous avons reçu 705 signalements : 63 de moins qu'en 2018. Merci aussi aux collègues de la Police des chemins de fer et de Securail !

La principale raison qui pousse les gens à s'introduire sur le domaine ferroviaire ? La volonté de prendre un 'raccourci'. C'est dangereux. En 2019, ce genre de comportement a causé la mort d'une personne et blessé trois autres grièvement.

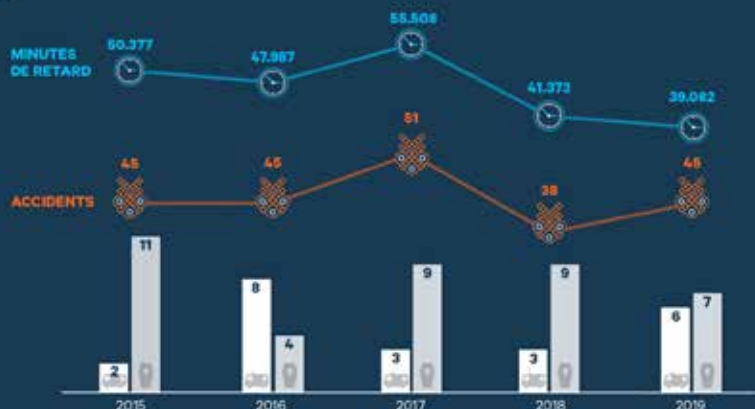
Ce bilan pèse aussi lourdement sur la ponctualité du trafic ferroviaire. En 2019, il y a eu 128.820 minutes de retard à cause d'intrusions sur les voies. Une diminution de près de 8% par rapport à 2018. Mais cela représente toujours une moyenne de presque six heures de retard par jour.

Infrabel déploie de nouvelles armes pour lutter contre les intrusions sur les voies. Ainsi, dans la jonction Nord-Midi bruxelloise, un nouveau système avancé de caméras thermiques est mis en service. Et trente caméras sont réparties dans le tunnel pour surveiller la zone. Pour filtrer les fausses alarmes, le système est capable de faire la différence entre

des personnes, des trains et d'autres objets. Si une caméra détecte un intrus, l'éclairage s'allume et un avertissement retentit automatiquement.

À côté de cela, Infrabel continue à prendre beaucoup d'autres mesures. Des clôtures à des endroits sensibles en matière d'intrusions sont ainsi prévues, ou l'installation de tapis-obstacles pour rendre ces intrusions plus difficiles. Infrabel se rend aussi dans les écoles secondaires pour présenter le film à 360° aux élèves. Les jeunes sont ainsi conscientisés des dangers des intrusions sur les voies, de manière concrète. Et dans les écoles primaires, les enfants sont sensibilisés grâce à des kits spécifiques de sensibilisation.

ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU - BILAN 2019



Moins de morts sur les passages à niveau

Le bilan de 2019 est de 45 accidents sur des passages à niveau, avec malheureusement sept morts et six blessés. Par rapport à l'année précédente, il y a eu plus d'accidents, mais moins de morts.

Ce sont surtout pendant les heures de pointe que se produisent les accidents. Souvent, ils impliquent des riverains qui pensent connaître 'leur' passage à niveau. Un faux sentiment de sécurité. De plus, les ports sont une zone sensible. Le nombre d'accidents y a augmenté : 17 en 2019 contre 10 en 2018.

La cause la plus fréquente de ces accidents ? Le non-respect du code de la route aux passages à niveau.

Il faut aussi constater que les comportements imprudents sont des causes principales d'accident. Avec la formation de files, des véhicules se retrouvent souvent coincés sur les passages à niveau quand les barrières se ferment. Parfois, les conditions météorologiques (la pluie, le brouillard, le soleil...) jouent aussi un rôle : elles empêchent une bonne perception de la circulation ou une bonne visibilité de la signalisation.

Mesures préventives

Préventivement, Infrabel essaie de remplacer au maximum les passages à niveau par des ponts, des tunnels, des voies parallèles ou des pistes cyclables. Cette démarche a toujours lieu en étroite concertation avec les autorités locales et les riverains. Infrabel investit aussi dans l'entretien, le renouvellement et l'amélioration de la signalisation ou de la visibilité. Des stickers d'identification sur les passages à niveau facilitent ainsi la communication avec les services de secours. Infrabel a également installé les premiers panneaux 'blocking back' : ils servent à avertir les conducteurs qu'il ne faut pas bloquer un passage à niveau.

En matière de sensibilisation, le gestionnaire de l'infrastructure a voulu cette année miser sur une action dans les ports. Jean-Pierre Barrière est également rappelé à la rescousse. Il raconte l'histoire d'une barrière trop souvent ignorée. Enfin, les actions avec Securail et la Police des chemins de fer pour prendre les intrus la main dans le sac sont poursuivies. ■

INTRUSIONS DANS LES VOIES - BILAN 2019



Infrabel déploie de nouvelles armes pour lutter contre les intrusions sur les voies.



Innovation Lab : s'adapter plus rapidement à un monde en mutation

Le monde de la mobilité change à un rythme fulgurant. De nouvelles technologies et de nouveaux acteurs émergent constamment sur le marché. Nos clients alignent leur comportement et leurs attentes. Ils exigent de la flexibilité, des solutions multimodales et veulent être informés partout, en permanence. Afin de faire face à ces défis, la SNCB doit être rapidement plus innovante.



De gauche à droite : Stefan Costeur, Head Innovation Lab, Christophe Vander Elst, Nathan Willekens et Vanessa Stichelmans, Innovation project managers.

L'Innovation Program relève ce défi. Un changement rapide nécessitait une organisation souple. Elle est articulée autour de 3 pôles.

Le pilier central est l'Innovation Lab, une petite équipe – 4 PROS enthousiastes avec une bonne dose d'esprit d'entreprise et du flair en technologie – travaillant avec une certaine autonomie et disposant de son propre budget.

Le deuxième pilier : une 'innovation community' comptant une soixan-

taine de collaborateurs issus de tous les secteurs de la SNCB. Ils nourrissent le programme d'idées novatrices et assurent des interactions entre l'ensemble de l'organisation et le Lab. Une réunion inspirante est organisée tous les 3 mois pour échanger des idées de solutions innovatrices pour nos clients.

Le troisième pilier consiste en une collaboration avec nos partenaires externes : de startups à des partenaires corporate. Toute entreprise qui peut donc

nous aider à améliorer le customer journey de nos clients.

Le programme insuffle une nouvelle dynamique innovatrice et aide la SNCB à faire face à l'ouverture imminente du marché. Un 'Innovation Board' au niveau de la direction maintient une vue d'ensemble du fonctionnement stratégique. Chaque mois a également lieu un 'supporting committee', une caisse de résonance avec des senior managers de toute l'entreprise.



“Au sein de notre organisation, de nombreuses personnes travaillent déjà à l’innovation. Nous n’avons pas l’exclusivité, mais comme nous travaillons de manière transversale, nous pouvons aider les gens à développer leurs idées.” Vanessa

“Dans tout ce que nous faisons, nous partons de la perspective du client, nous nous demandons comment une technologie va lui faciliter la vie et quel impact elle peut avoir pour lui.” Stefan



Les technologies au banc d'essai

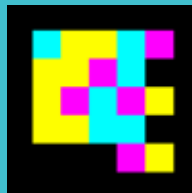
Stefan explique leur manière de travailler : “Vu la vitesse à laquelle la technologie évolue, nous ne pouvons pas nous permettre de perdre du temps. Les projets doivent être clôturés en maximum quelques mois. Nous travaillons dès lors sur la base d'un ‘proof of concept’. Cela signifie que nous testons de nouvelles idées ou projets à une échelle réduite. Après évaluation, le projet est transféré au business pour son implémentation. C’est pourquoi, nous impliquons l’opérationnel dans le projet dès le premier jour. Nous ne travaillons pas uniquement de notre propre initiative.”

L’objectif pour 2020 est d’étudier 25 idées ou concepts novateurs et orientés client. Et nous utilisons souvent des nouvelles technologies pour ce faire. Quelques exemples de projets testés actuellement :



Comptage des voyageurs

Grâce à l’utilisation des technologies, nous pouvons compter nos voyageurs en temps réel dans nos gares et lors de leurs trajets. Des infos très utiles pour usage interne ou à répercuter vers nos clients.



Navilens

Un système pour aider les malvoyants à s’orienter dans la gare à l’aide d’autocollants au sol et d’une app adaptée.

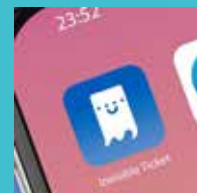


Smartscreens

Des informations en temps réel dans les gares sur les correspondances possibles pour les navetteurs, comme par exemple avec les bus, trams ou sur les vélos partagés, les trottinettes.

Waze train

Une idée qui émane de la Community. Il s’agit d’un ‘wizard prédictif’ qui utilise des informations provenant de diverses sources (données historiques, météo, calendrier...) pour faire des prévisions sur la ponctualité et l’occupation d’un train.



Invisible ticket

Une app qui permet de prendre le train ‘sans fil’, (sans devoir acheter un billet à l’avance). L’app prend en compte les lieux où le client embarque et débarque, ce qui lui offre le tarif le plus avantageux. ■

ailleurs



Karlskirche à Vienne

Le retour des trains de nuit

Après 16 ans d'absence, les trains de nuit font leur grand retour sur le rail belge. Depuis le lundi 19 janvier, un train NightJet* fait désormais l'aller-retour, deux fois par semaine, entre la capitale autrichienne Vienne et Bruxelles via Linz, et entre Innsbruck et Bruxelles via Munich. Dès son lancement, ce nouveau service a connu un très vif succès.

Pour l'occasion, nous avons demandé l'avis de **Luc Boey**, Head of International Alliances, Partnerships & Business development sur l'avenir des trains couchettes.

Que pensez-vous de ce nouvel attrait pour les trains de nuit ?

C'est une bonne nouvelle ! Il y a de plus en plus une cohérence entre notre façon de voyager et notre souhait de protéger l'environnement. Il est donc important de soutenir et d'accompagner cette tendance.

Le trajet en train de nuit est d'ailleurs très écologique, car il permet de diviser par deux nos émissions de CO₂ (un passager d'un vol Vienne-Bruxelles génère 420 kg de CO₂, contre 40 kg de CO₂ en train).

Des pays comme l'Autriche, la Suède, les Pays-Bas ou l'Allemagne prennent ce virage. C'est très positif !

Quelle est la stratégie de la SNCB vis-à-vis des trains de nuit ?

Compte tenu de la taille de notre pays, nous ne pouvons pas nous permettre d'avoir un réseau de nuit national. Cependant, nous sommes ouverts aux collaborations internationales.

Par exemple avec ÖBB, notre partenaire pour les trains de nuit vers l'Autriche, nous mettons à disposition la locomotive pour le parcours sur le territoire belge (jusqu'à Aix-la-Chapelle), mais également des accompagnateurs et des conducteurs de train.

Notre relation actuelle avec ÖBB est intéressante pour la SNCB car elle ne représente pas de risques commerciaux. Nous fournissons des prestations de services, sans devoir investir dans toute une nouvelle flotte de trains couchettes (les voitures sont mises à disposition par ÖBB).

Nous privilégions ce mode de coopération car, sans subsides, ces trains ne génèrent pas encore de bénéfices.

Selon vous, quels sont les atouts des trains de nuit ?

Ils sont multiples ! Le voyage en train de nuit est une réelle expérience, il permet comme je l'ai dit de voyager de façon plus écologique, mais aussi de façon plus 'fun'. Nous sommes plus libres de nos mouvements que dans un avion. Il est donc plus sympathique de voyager en groupe, se détendre, se déplacer ou discuter.

Enfin, le voyage de nuit permet aussi d'économiser une nuit d'hôtel et surtout d'arriver en plein cœur des villes, en comparaison avec les aéroports qui se trouvent souvent en périphérie.

Pourrions-nous voir d'autres lignes s'ouvrir d'ici quelques années au départ de Bruxelles ?

Pourquoi pas ? Prochainement, la ligne Vienne-Bruxelles sera étendue à Amsterdam. Les chemins de fer suédois désirent développer des lignes de nuit jusqu'en Belgique. Tout est possible, mais cela va dépendre des décisions prises au niveau fédéral car ces lignes sont très coûteuses. Nous aurions besoin de subsides, européens ou nationaux, pour développer de tels partenariats.

Enfin, pouvez-vous nous rappeler pourquoi ce service s'est arrêté au début des années 2000 ?

Début des années 2000, la flotte de trains était devenue obsolète, il était donc nécessaire de la renouveler. Cependant l'investissement était trop important. De plus, cela devenait techniquement trop compliqué de voyager d'un pays à l'autre car les normes techniques ne sont pas toujours les mêmes. ■

* La circulation de ces trains est suspendue jusqu'au 26 juin en raison des mesures liées à la crise du coronavirus. Ces trains ne circulent pas en juillet-août.



De gauche à droite : Luc Boey, Nathalie Van Der Vurst, Goedele Van Goolen, Philippe Denyn.

Un stage RH unique pour de jeunes talents

HR Rail a lancé un HR-traineeship unique en son genre pour de jeunes talents. Trois candidates fraîchement diplômées enthousiastes et prometteuses ont rejoint HR Rail en septembre 2019. Chacune d'entre elles fera également partie de B-HR pendant six mois !



Alana Verplaest, 22 ans
Master Gestion et
Management Public

Elisabeth Vanherle, 22 ans
Master en Sciences
Commerciales

Aurore Danneels, 27 ans
Master Gestion (spéc. RH)

Qu'est-ce qu'un traineeship ?

Comme tout stage classique, le traineeship est un concept développé autour de 3 aspects : entouré(e)s par des coaches, les stagiaires apprennent en travaillant. La particularité de notre approche ? Pendant un an et demi, chaque stagiaire travaille successivement six mois sur trois projets RH au sein de HR Rail, mais également à la SNCB et chez Infrabel.

Qu'est-ce que cela leur apporte ?

Après cette expérience particulière, nos trois stagiaires Elisabeth, Alana et Aurore auront une connaissance et une expérience approfondies en matière de ressources humaines, une bonne connaissance des clients de HR Rail et un réseau précieux au sein des trois sociétés. En outre, elles travaillent sur des projets qui développent leurs compétences techniques (hardskills),

tels que l'analyse de données, tout autant que sur des projets comme l'onboarding ou l'employer branding développant des compétences plus génériques (soft skills). Un projet parfait pour démarrer une carrière sur les chapeaux de roues !

Qu'est-ce que cela apporte à la SNCB ?

Ces jeunes passionnées auront passé plusieurs mois chez les clients de HR Rail et auront ainsi acquis une connaissance unique de leurs besoins, permettant à l'employeur juridique d'ajuster au mieux ses services. De quoi anticiper les désirs des clients de HR Rail !

Cette initiative est en lice pour remporter un Epsilon Learning & Development Award ! Consultez régulièrement l'intranet de HR Rail pour en savoir plus... Et n'hésitez pas à voter pour supporter vos collègues et emporter le prix du public ! ■

Rennes : Bruxelles aux portes de la Bretagne

Depuis le 15 décembre, il est possible de se rendre à Rennes sans effectuer de changement à Paris ! Le temps de trajet est de 4h30. Les TGV font cependant des arrêts à Lille, Roissy CDG, Marne-la-Vallée.

Rennes, capitale de la Bretagne, est connue pour sa vie culturelle, historique, mais surtout festive.

Le centre historique

Avec plus de 280 maisons en pans de bois, Rennes fait partie des villes de France qui comptent le plus de maisons à colombages. Pour les admirer, empruntez les jolies ruelles pavées des rues du Chapitre, de la Psalette et Saint-Sauveur. C'est aussi dans le quartier historique que se trouve la plupart des monuments à visiter. Coup de cœur pour la place Sainte-Anne.

www.tourisme-rennes.com/fr

Se balader le long de la Vilaine

Un autre atout majeur de Rennes est son fleuve, la Vilaine, qui traverse la ville de part en part et permet de profiter des joies d'une promenade. Que ce soit à pied, à vélo, en canoë, en paddle ou en péniche, il y en a pour tous les goûts !

Saveurs locales du marché de la place des Lices

Tous les samedis matin depuis 1622, rendez-vous place des Lices pour flâner entre les étals et découvrir la délicieuse gastronomie locale. Kouign Amann, fars bretons, huîtres fraîches, cidre, ou encore la légendaire galette saucisse peuvent être dégustés dans un cadre exceptionnel.

Dancez au festival des Transmusicales

Depuis plus de 40 ans, "les Trans" de Rennes sont reconnues comme un festival d'élite de talents. De nombreux grands noms de la musique y ont été découverts : Ben Harper, Lenny Kravitz, Nirvana, ou encore des artistes comme Stromae, Justice ou London Grammar.

www.lestrans.com

En dehors de Rennes

Forêt de Brocéliande

Bienvenue au pays des contes et légendes ! Partez sur les traces du Roi Arthur et de Merlin l'Enchanteur, au cœur d'une nature préservée où s'entremêlent histoire et imaginaire.

Saint-Malo (57 min. en train)

Optez pour une journée dans la cité corsaire de Saint-Malo. Depuis ses remparts, admirez les plages de la côte d'Émeraude, le port, le fort et la ville.



Nantes (1h15 en train)

Rendez-vous sur l'île de Nantes pour découvrir ses machines sorties tout droit de l'univers de Jules Verne et de Léonard de Vinci. La plus célèbre est l'éléphant géant avec ses 12 mètres de haut et pesant 48 tonnes. Le voir en mouvement est carrément impressionnant.

www.lesmachines-nantes.fr ■



L'AT Forest joue la carte de l'amélioration continue

L'amélioration continue est au cœur de tous les projets de Technics. Entretenir nos trains tout en immobilisant notre matériel moins longtemps et aux périodes les plus propices, c'est l'objectif que s'est fixé l'atelier TGV de Forest.

Les clients de l'atelier de Forest, soit pour 50 % Thalys et pour 50 % TGV Bruxelles-France (trente rames en tout), exigent un taux d'immobilisation le plus faible possible, surtout avec la contrainte que les TGV doivent être libérés chaque vendredi à 14h pour l'affluence du week-end. C'est un objectif que l'atelier de Forest entend bien satisfaire, notamment pour les entretiens VG (visites générales).

Méthode DMAIC

Soutenus par le Team Amélioration Continue, les bureaux production, planning et méthodes de l'atelier ont développé un projet d'amélioration continue pour ramener le plus possible l'immobilisation du matériel à six jours pour une VG, au lieu des 11 jours et demi nécessaires avant. Pour ce faire, ils appliquent la méthode DMAIC,

beaucoup utilisée dans l'industrie. Que signifie cette abréviation ?

D pour définir les problèmes, **M** pour en mesurer l'ampleur, **A** pour l'analyse des mesures, **I** pour trouver une solution (Improve) et **C** pour contrôler.

Six jours et demi

Il a fallu réorganiser les tâches d'entretien VG et les ressources pour réaliser la maintenance en deux équipes en six jours. **Mariano Talamini**, responsable continuous improvement pour Forest, explique: "Cela nécessite de bien gérer les différentes compétences et les installations disponibles, de définir un rétro-planning judicieux et les créneaux où intervenir. Par exemple, les modules d'entretien qui posent le plus de problèmes et empêchent les sorties à temps doivent de préférence être réalisés au début."

Entre septembre et décembre 2019, seize visites générales ont été réalisées selon ce projet, avec un timing moyen d'entretien de six jours et demi. C'est déjà un bon résultat que l'atelier entend encore améliorer.

Participatif

La pertinence du projet réside dans le fait qu'il se développe en impliquant les gens sur le terrain. Sur les 280 collaborateurs de l'atelier, une cinquantaine sont directement concernés par cette initiative. Ceux sont eux, ainsi que les cinq chefs d'équipe et le responsable de l'AT, qui ont amené les solutions. Si l'atelier de Forest fait figure de pionnier pour ce projet d'amélioration continue, Technics souhaite standardiser cette méthode et l'étendre à d'autres ateliers de traction. ■

YouTrain

une nouvelle plateforme de formation

Au début de cette année, B-HR a lancé la plateforme de formation digitale 'YouTrain' après le lancement de l'outil d'Onboarding et le Mobility Board. Avec YouTrain, chacun peut gérer ses propres formations.

Vous trouvez désormais via YouTrain toutes les formations classiques et tous les e-learning organisés par Train@Rail, B-HR et Ypto. D'ici la fin de l'année, YouTrain remplacera même complètement l'ancienne application SAP LSO pour la gestion des formations. La transition sera progressive (les formations organisées par et pour les services corporate et B-MS seront migrées avant l'été, B-ST et B-TC après l'été, B-PT et B-TO fin 2020, les conducteurs de train début 2021).

YouTrain a été développé avec tous les responsables de formation de la SNCB et favorise une meilleure collaboration entre les différents services de formation. La grande différence avec l'ancien système est que YouTrain développe un catalogue de formations commun à l'ensemble des directions.

Quels sont les avantages de YouTrain ?

- Tout le monde peut accéder au catalogue des formations depuis un PC, une tablette ou un smartphone.
- Vous choisissez vous-même la session souhaitée pour certains cours.
- Tout est digital : automatisation de l'enregistrement, de l'approbation par le N+1, de la gestion par le formateur et de l'évaluation par les participants, matière du cours généralement disponible en ligne, possibilité d'e-learning.
- Aperçu des formations proposées pour l'ensemble de la société, par exemple, les formations transversales de Train@Rail, les formations IT d'Ypto ou les formations HR.

Quels e-learning (formations digitales) sont actuellement disponibles en ligne pour tous les collaborateurs SNCB ?

3 mini cours humoristiques :

- Survivez à la communication du changement
- Survivez à l'entretien de feed-back
- Survivez à votre réunion

Lien direct vers la plateforme d'apprentissage Windows Office 365 (Word, PowerPoint, Excel, OneNote ...), un incontournable pour celui qui possède déjà les connaissances de base, mais qui souhaite les élargir.

Comment s'inscrire à une formation ?

1. Allez sur l'intranet SNCB : HR > My HR / My Team > Mes formations > Démarrer l'application.
2. Vous êtes maintenant connecté à YouTrain.
3. Recherchez une formation dans le catalogue.
4. Inscrivez-vous. Vous trouverez toutes les étapes à suivre dans le manuel sur la page 'Mes formations' sur l'intranet.
5. Votre manager peut approuver votre demande en ligne. N'oubliez pas de demander son accord préalablement. ■



Il était une fois...



Le bâtiment Tri Postal à ses débuts

Le service central de tri postal

Pour la construction de la Jonction Nord-Midi bruxelloise dans les années 50, les anciens bâtiments de gare, qui abritaient notamment les services de tri postal, ont été démolis à Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi. Il était dès lors nécessaire de construire un nouveau bâtiment pour le service central de tri postal, et c'est ainsi que le Tri Postal a vu le jour.

La nouvelle gare de Bruxelles-Midi convenait tout particulièrement à cet égard : elle constituait le point nodal central du réseau ferroviaire belge et, élément non négligeable, toutes les voitures postales y prenaient le départ. Le bâtiment Tri Postal, qui fait partie du complexe Fonsny, fut ainsi inauguré le 12 mai 1958 à une époque où le courrier était encore en grande partie acheminé par rail.

Afin de pouvoir trier chaque semaine plus de 15 millions d'envois (lettres, imprimés, colis, etc.), une surface de 18.000 m² était nécessaire.

Vu la superficie limitée du terrain, la construction a été réalisée en hauteur. Le bâtiment comportait huit étages. Les envois étaient ainsi déplacés dans le sens vertical dans des bacs sur des bandes transporteuses, dans des chariots, des goulottes, des monte-charges, ...

Les connexions entre le bâtiment, les quais et la zone de chargement des voitures étaient toutes mécanisées sous la forme de bandes transporteuses. 1.500 agents veillaient au bon déroulement des opérations. ■

Un nouveau souffle pour le Tri Postal en 2020

L'asbl Communa a remporté l'appel à projets de la SNCB et de la commune de Saint-Gilles pour occuper une partie du rez-de-chaussée du bâtiment Tri Postal jusqu'en décembre 2021. L'objectif ? Offrir aux associations locales la possibilité d'être actives dans un espace commun, et en même temps, égayer l'intérieur du bâtiment et sa façade. Fin 2024, les différentes directions de la SNCB seront centralisées sur le site de Fonsny et celui-ci recevra une nouvelle affectation.



**“C’était comme
revenir à la maison.”**

Davy Van Biesen, 37 ans, teamleader logistique à l'AC Malines, est un fervent supporter du Standard et aime courir.

Le fils prodigue

L'histoire de Davy prouve que travailler à la SNCB peut être une véritable passion. Il y a quelques années, il était teamleader logistique à l'Atelier Central de Malines. Mais lorsqu'il a déménagé à Ostende, la distance domicile-travail était devenue vraiment trop grande. C'est avec des sentiments mitigés que Davy a décidé de renoncer à son emploi à la SNCB et d'aller travailler chez un producteur de fromage brugeois comme shift supervisor, responsable de 80 personnes. Son travail et ses copains du chemin de fer ont cependant continué à lui manquer.

Lorsqu'il a connu quelqu'un à Termonde et qu'il est allé y vivre, sa décision a été vite prise : il voulait retourner à l'AC Malines. Il y a été reçu à bras ouverts et il est redevenu teamleader logistique. “C’était comme revenir à la maison” dit-il.

Accepté tel que vous êtes

“La mentalité aux chemins de fer est vraiment différente de celle de la société pour laquelle je travaillais. Chez nous, vous êtes accepté tel que vous êtes dès le premier jour et il y a davantage de respect de la diversité dans l'entreprise. Avec mes convictions, c'est un aspect auquel j'attache beaucoup d'importance. Et je tiens à dire que ce n'est pas plus calme ici que dans le privé. Le travail ne manque pas ! Mais j'aime ce que je fais. Il y a toujours un nouveau défi, comme une nouvelle méthode de travail, une meilleure façon d'organiser le stockage... et vos idées sont entendues.” ■

REFER A FRIEND

ET EMPOCHEZ JUSQU'À 500€

Vous connaissez quelqu'un intéressé par un emploi de technicien à la SNCB ?

Encouragez cette personne à poser sa candidature et recevez 500 € si vous nous avez amené le candidat idéal via Refer a friend. Intranet : HR > Recrutement et accueil > Refer a friend

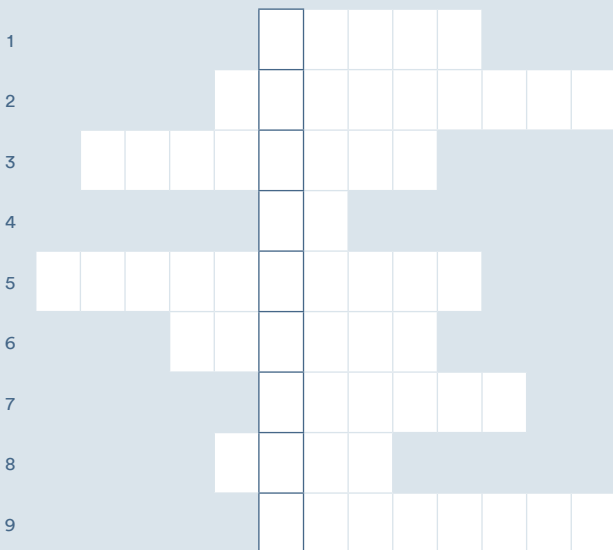
Consultez l'avis 21 H-HR 2019.

À gagner

1 bon Krëfel d'une valeur de 100 €

3 bons ICI PARIS XL chacun d'une valeur de 75 €

1 bon bol.com d'une valeur de 50 €



Trouvez les mots correspondant aux définitions et à vous le mot mystère !

(Vous trouverez les réponses en lisant ce magazine)

1. Celle de Brocéliande est très bien préservée
2. Celles des trains sont vidées chaque jour
3. Nouvelle plateforme de formation
4. Nos nouvelles voitures double étage
5. En 2020, ce 'Laboratoire' étudiera 25 technologies orientées client
6. Leur nombre a baissé sur les voies pour la deuxième année consécutive
7. Il nettoie les trains à Anvers-Schijnpoort
8. Il permet de se recentrer sur soi
9. Système d'orientation pour aider les malvoyants

Envoyez le mot mystère

par mail à pros@sncb.be avant le 30 juin 2020.

N'oubliez pas de mentionner votre nom, prénom, numéro d'identification, adresse e-mail, numéro de GSM, ainsi que le service dans lequel vous travaillez.

Ce concours est réservé au personnel de la SNCB. En participant à ce concours, vous acceptez que vos données soient conservées et utilisées le cas échéant par B-CP.104 dans le cadre d'actions de communication interne. Plus d'informations disponibles sur intranet (Service d'appui/Communication et publications/Publications et médias).



Facilities

Les prix de ce concours sont offerts par Rail Facilities.

N'hésitez pas à consulter le site pour découvrir leurs offres.



80.000 km against Corona

Vous aimez bouger ? Vous avez besoin de prendre l'air tout en vous dépensant un peu ? Pourquoi ne pas mettre ces moments à profit pour aider notre pays dans la lutte contre l'épidémie de COVID-19 ?

La SNCB, YPTO, Infrabel, TUC RAIL et HR Rail s'associent pour soutenir plusieurs actions de Médecins Sans Frontières Belgique dans le cadre de la pandémie du coronavirus :

- Soutien de sept hôpitaux en Wallonie et en Flandre : augmentation de la capacité d'hospitalisation, soutien technique et formation si besoin
- Assistance à 150 maisons de repos de la région bruxelloise
- Mise en place d'un centre d'accueil médical pour les sans-abris, les personnes sans domicile fixe et les migrants à Bruxelles

Notre défi

80.000 km against Corona ! Tel est le challenge que les chemins de fer lancent en interne à leurs collaborateurs.

En ces temps difficiles, chacun de vous donne le meilleur de soi, chacun dans son métier. Vous avez sûrement besoin de prendre l'air, de bouger un peu... Que vous vous baladiez à pied ou en courant, que vous fassiez un peu de vélo, pourquoi ne pas mettre ces activités à profit pour la bonne cause ?

Si, ensemble, nous parcourons 80.000 km d'ici le 30 juin, les chemins de fer belges verseront 40.000 € à MSF.

Bon à savoir !

Vous rendre simplement chez le boulanger à pied ou prendre la bicyclette pour faire vos courses, ça compte aussi ! Et évidemment, vos trajets à pied ou en vélo vers votre lieu de travail peuvent entrer en ligne de compte. **Veillez, bien sûr, à respecter scrupuleusement les mesures gouvernementales, notamment en termes de distanciation sociale.** ■

**Engagez-vous pour la bonne cause !
A vos baskets ou vos bicyclettes !**



Comment s'inscrire ?

- 1 Inscrivez-vous comme participant sur movinglives.be/actie/belgianrailways et créez votre compte personnel
- 2 Fixez-vous un objectif personnel d'un nombre de kilomètres qui vous paraît réaliste.
- 3 Téléchargez ensuite l'application gratuite STRAVA sur votre smartphone. Veillez à toujours utiliser la version gratuite (et pas la version payante SUMMIT). Cette app comptabilisera les kilomètres que vous avez parcourus.
- 4 Suivez simplement le mode d'emploi.



ypto

INFRABEL

TUC RAIL

HR Rail

