

#10
déc. 2015

B & YOU

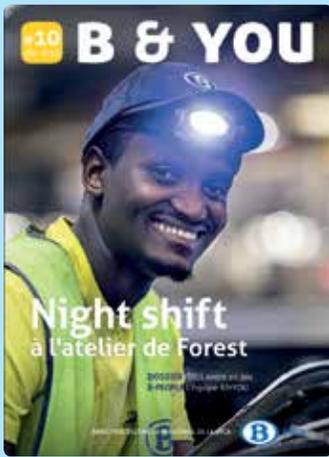
Night shift à l'atelier de Forest

DOSSIER ITRIS entre en jeu
B-PEOPLE L'équipe B&YOU

BIMESTRIEL DESTINÉ AU PERSONNEL DE LA SNCB



SNCB



Dominique Ganza, Technicien elm,
Entretien Heavy AT TGV Forest

*"La nuit, ça passe
toujours très vite!"*

COMITÉ DE RÉDACTION

Fanny Bouillon
Caroline De Lille
Stephanie De Schampelaere
Fabienne Mahieu
Bruno Van Calster
Vanessa Vandenbruwaene
Sophie Villette
Anne Woygnet

PHOTOS

Veerle Baele (coordination)
Julien De Wilde (Reporters)
Benjamin Brolet
Olivier Polet
Fotolia

LAY-OUT

Béatrice Duculot

PRODUCTION

Albe De Coker

EDITEUR RESPONSABLE

Michaël Vanloubbeek

ADRESSE

10-14, B-CP.023, B&You,
Avenue de la Porte de Hal 40,
1060 Bruxelles,
bandyou@sncb.be

Membre de ABC



SOMMAIRE

P.04 A VOUS

L'environnement
et moi

P.06 ESPRESSO

En bref

P.08 DOSSIER

ITRIS, le nouveau
compagnon des
accompagnateurs



P.14 B-PROJECTS

Efficacité interne ?
Ils l'ont fait !



P.18 LA SNCB VUE PAR

Andres, voyageur

P.19 D'AILLEURS

Nouvelles du
monde du transport



P.20 B-PEOPLE

Zoom sur l'équipe
'Com interne'

P.22 NIGHT SHIFT

AT TGV Forest en
mode nuit

P.24 INFRABEL

Suppression des
passages à niveau

P.26 PASSION

Top gun



P.28 QUID

Le rôle du sous-
chef de gare

P.30  **LIGNE 15**

En Campine

P.31  **B-STORY**

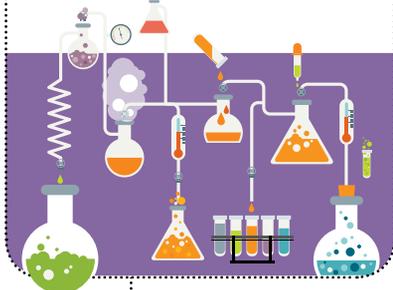
Les petits colis se font la malle

P.32  **HR**

La digitalisation en marche

P.34  **BON PLAN**

Produits chimiques : attention !



P.35  **CONCOURS**

Trouvez le mot mystère et partez à Paris !

P.36  **UN COLLÈGUE EN OR**

Daniel met Dimitri à l'honneur



Chers collaborateurs,

Peut-on dire que 2015 aura été une année de changement ? Oui, nos efforts conjoints nous auront menés dans la bonne direction. Les résultats vont dans le bon sens ; si on devait n'en citer qu'un, ce serait évidemment celui relatif à la ponctualité qui remonte drastiquement. Et je voudrais profiter ici de l'occasion qui m'est donnée pour vous en remercier.

Mais regardons vers l'avant ! En 2016, à travers le nouveau contrat de gestion, dans le plan d'entreprise et le plan d'investissements qui vont être finalisés, nous allons nous concentrer sur la toute grande priorité de notre entreprise, à savoir le service au client. Un accueil facilité, des trains ponctuels, une communication claire sont là nos meilleurs atouts, sans oublier bien entendu la sécurité.

Il est clair que nous devons atteindre ces objectifs dans un cadre budgétaire difficile. Les dotations vont diminuer continuellement dans les prochaines années et, parallèlement, il est essentiel de stabiliser notre dette. Tout ceci demande une amélioration significative de la productivité et une augmentation de nos recettes. Une meilleure organisation du travail et l'utilisation de nouvelles technologies devront y contribuer.

Au terme d'une année riche en résultats prometteurs, j'espère pouvoir compter sur votre enthousiasme et votre fierté de cheminot pour l'année 2016.

Enfin, qui dit année nouvelle dit aussi nouveautés ! Ce B&You s'offre de nouvelles rubriques qui, nous l'espérons, rencontreront les souhaits que vous aviez exprimés à travers l'enquête lancée en juin 2015.

Je vous souhaite à vous et à votre famille d'excellentes fêtes !



Jo Cornu, Administrateur délégué



Dans le B&You 9, nous vous demandions comment vous contribuez, chaque jour au travail, à protéger l'environnement. Voici une sélection de vos réponses. Nouveauté dans ce B&You : nous avons demandé à différents responsables, selon les secteurs, de donner leur point de vue, de faire le point sur les sujets en question, d'expliquer les projets en cours en la matière. Eclairant pour tout le monde !

Pare-soleil automatisés

Quand le soleil brille dans notre bureau, je baisse régulièrement les pare-soleil de telle sorte que l'air conditionné ne consomme pas d'énergie inutile.

Si l'actionnement des pare-soleil pouvait être automatisé, cela nous ferait faire de belles économies à terme. Je ne comprends d'ailleurs pas pourquoi cette configuration technique n'est pas d'application dans le bâtiment Delta à Bruxelles-Midi.

Dirk Pauwels, B-FI.224

Réaction de la Direction B-ST

En principe, l'actionnement des pare-soleil dans le bâtiment Delta à Bruxelles est enclenché automatiquement en fonction de la lumière du jour. Par ailleurs, les pare-soleil ne fonctionnent pas en cas de grandes bourrasques de vent, et le bâtiment Delta y est particulièrement sensible.

Certains pare-soleil sont néanmoins défectueux et les pièces de rechange ne sont plus disponibles sur le marché. Nous sommes actuellement à la recherche de solutions d'un bon rapport qualité-prix, par exemple des filtres solaires qui sont apposés sur les vitres et qui retiennent la chaleur du soleil. L'étude est en cours.

Petites actions, grands gains

Pour éviter toute consommation inutile, j'utilise un bloc multiprise muni d'un interrupteur. De cette façon, lorsque je quitte le bureau, j'éteins tout d'un seul coup.

Je n'inscris plus mes 'To Do' sur des post-it, mais je les note en version digitale sur mon ordinateur.

Pour ce qui est du détecteur de mouvement activant l'éclairage, j'y ai apposé un post-it pour diviser le bureau en deux. Lorsque mon collègue n'est pas là, l'éclairage n'est pas nécessaire à son emplacement.

Philippe Rollez, B-TR.82

Agir sur tous les fronts

Je suis heureux de voir qu'à partir de décembre, le B&You sera imprimé sur du papier recyclé. J'ose espérer qu'à l'avenir, toutes les publications 'communication' le seront également.

Moi-même, je veille à éteindre la lumière lorsque je quitte un local. Je suis étonné de ne jamais devoir allumer les lumières, ce qui veut dire qu'elles ne sont jamais éteintes... Bref, il y a encore du travail.

En tant que conducteur de train, j'essaie également d'adopter un mode de conduite 'vert'. Et là, on peut vraiment faire la différence.

Et, enfin, c'est toujours à vélo que je me rends au travail.

Pros Staelens, Conducteur de train Gand-St-Pierre

Réaction de la Direction B-ST

C'est exact que dans certains bâtiments, l'éclairage est encore commandé manuellement. Dans le futur, lorsqu'il sera question de moderniser les dispositifs, nous choisirons systématiquement un éclairage LED éco-performant. Cet éclairage sera enclenché sur base d'un détecteur de mouvement/lumière du jour.

Durabilité partout

Je travaille maintenant depuis plus d'un an dans une entreprise qui propose un "produit" durable. Nos trains font bien plus de kilomètres et ont une durée de vie plus longue que les automobiles. Le transport ferroviaire utilise moins d'énergie que le trafic routier. Moderniser et réparer les rames et leurs pièces consomme moins d'énergie que d'en fabriquer de nouvelles.

Je me rends au travail à vélo. Ce faisant, je n'utilise qu'une fraction de l'énergie que consomme une voiture ou même un train ; et je libère ainsi de la place sur le train pour ceux qui veulent échapper aux embouteillages. Et à voir les parkings vélos, je ne suis pas le seul.

Pour la pâte de remplissage, j'ai choisi d'utiliser des poches à la place de cartouches, afin de générer moins de déchets. Comme les poches contiennent un plus grand volume de produit que les cartouches, la recharge des poches doit donc être changée moins fréquemment. Je m'interroge aussi sur notre utilisation de produits chimiques : ne pourrait-on pas les remplacer par un produit moins agressif ?

Johan Goossens, Coordinateur
Produit matériel roulant AC Malines

Le B&You, imprimé pour tous ?

Il serait bon de commencer par demander aux agents en exercice s'ils désirent avoir le "B & You" sous format papier ! On peut le consulter à loisir sur l'intranet ! Parfois même plusieurs jours avant de le recevoir via le factage au bureau.

Ce serait déjà un très grand effort pour l'environnement, et aussi une grande économie financière. A méditer donc !

Nadine Petit, B-MS.222

Réaction du Service Staff B-CP :

Il faut savoir que la plus grande partie du personnel ne dispose pas d'un accès intranet au travail; le B&You est le seul outil qui permet de communiquer vers tous les agents. Envoyer la version électronique (et donc pas d'exemplaire papier) aux agents disposant d'un PC qui en auraient fait la demande serait difficilement réalisable car il s'agirait d'actualiser nominativement et régulièrement une liste de plus de 20.000 collaborateurs. Par ailleurs, la grande majorité du personnel interrogé en juin s'est prononcée pour une édition papier. Mais l'environnement nous tient à coeur: toutes les éditions de votre magazine seront désormais imprimées sur du papier recyclé !

ONE MAN CAR **Votre avis nous intéresse !**

Parmi les nombreuses pistes envisagées pour réduire les coûts, la SNCB propose le concept du 'one man car': l'exploitation de certains trains locaux sans la présence d'un accompagnateur (infos dans le B&You spécial d'octobre 2015, pages 26-27).

Que pensez-vous de ce concept ? En effet, vous êtes nombreux à voyager en train. Ce dispositif étant déjà d'application dans d'autres pays européens, peut-être l'avez-vous déjà expérimenté en Suisse, au Pays-Bas, au Royaume-Uni... ? Certains d'entre vous empruntent aussi fréquemment le métro.

Envoyez votre avis à bandyou@sncb.be
ou par courrier à 10-14 B-CP.023 B&You





Le client au centre du nouvel affichage

Vous l'avez sûrement remarqué. Depuis la mi-décembre, l'affichage sur les écrans dans les gares a radicalement changé. Des voyageurs s'étaient notamment plaints du manque de modernité de l'affichage, de l'annonce en rouge des horaires des trains internationaux.

Pour choisir les lignes directrices des nouveaux écrans, une enquête et des tests ont été réalisés auprès de voyageurs pour évaluer leur lisibilité, la structure des données, le meilleur moyen de montrer un départ imminent... Une grande majorité a voté pour les nouvelles couleurs (bleu et noir). Les principaux changements sont : la manière dont les trains internationaux sont mis en avant, la nouvelle heure de départ pour les trains en retard et la possibilité d'afficher dans quatre langues.

Besoin d'une assurance ?

Rail Facilities vous gâte !

Si vous souscrivez un nouveau contrat d'assurance chez Ethias via Rail Facilities, vous recevrez des bons d'achat pour les enseignes Carrefour.

Pour un nouveau contrat d'assurance 'Habitation', vous repartez avec des bons d'achat Carrefour d'une valeur de 40€. Et un nouveau contrat d'assurance 'Familiale' vous donne droit à un bon d'achat de 10€. Et ce n'est pas tout ! Vous bénéficiez d'une réduction annuelle de 4% sur la prime d'assurance et une mensualisation gratuite.



Plus d'infos sur le site de Rail Facilities.

Mise à jour de la carte réseau

La ligne 15 entre Herentals et Mol est électrifiée depuis le 13 décembre. N'oubliez donc pas d'adapter la carte que vous avez reçue avec votre B&You n°9.

Campagne anti-alcool

La sécurité et le professionnalisme figurent parmi les priorités de la SNCB. C'est pourquoi la consommation d'alcool, même modérée, n'y est pas tolérée : ni avant, ni pendant le travail, ni durant la pause de midi. Il faut également être vigilant en soirée si l'on travaille le lendemain matin.



Un verre au boulot, c'est un verre de trop.

Les contrôles destinés à mesurer l'alcoolémie vont être renforcés et tout test positif sera sanctionné. Cette directive concerne tous les collaborateurs de la société. Pour plus d'informations sur la procédure, consultez l'intranet SNCB : HR / Réglementation HR / Inspection B-HR.

We are the champions !

Votre B&You a été élu meilleur magazine d'entreprise 2015 par les professionnels de la communication interne (ABCi), ex æquo avec la société Cofely Fabricom. Le jury a apprécié l'interaction avec le personnel dans les articles et les photos des collaborateurs au travail. Nous avons aussi remporté le prix de la meilleure couverture !



B&YOU sur papier recyclé

B&You fait peau neuve avec des rubriques retravaillées en fonction des résultats de l'enquête lancée en juin 2015, à laquelle vous avez participé en nombre. Et désormais, votre magazine est imprimé sur papier recyclé.



Un parking à portée de main

La stratégie parking de la direction SNCB Stations répond à la demande du client. Arriver le matin, en sachant qu'un emplacement sera disponible, est un service plus qu'apprécié. Cette stratégie est en train d'être étendue à l'ensemble des parkings des gares et points d'arrêt, en vue d'améliorer leur accessibilité. Ce qui ne veut pas dire que tous les parkings deviendront payants (seuls environ 20% de l'ensemble des parkings le deviendra). Actuellement, B-Parking, filiale de B-ST, a équipé 68 parkings de contrôle d'accès (parkings payants). Sa priorité ? Garantir un emplacement aux abonnés.



Parkings qui seront équipés d'un contrôle d'accès en 2016

Deinze (2 parkings)
Enghien (2 parkings)
Luttre
Mouscron
Namur P2 – Saint-Luc
Rixensart RER (2 parkings)
Wetteren



Entre collègues, respectons-nous !

Un agent info trafic vient d'annoncer un changement de voie. Il s'est trompé et se reprend. Les voyageurs doivent aller à la voie 3 et pas à la voie 2. L'erreur est humaine. Il n'y a pas de quoi se moquer.

De même, lorsqu'une accompagnatrice de train utilise un mot pour un autre dans son annonce à bord d'un train, il n'y a pas de quoi lever les yeux au ciel ni faire de remarque déplacée.

En tant que collègues, nous nous devons le respect et le soutien mutuels. Se moquer de nos collègues et les décrédibiliser aux yeux des autres voyageurs nuit à l'image de notre entreprise. Cela alors que d'importants efforts sont consentis chaque jour pour la communication à la clientèle.

Alors, soyons collégiaux, nous sommes tous collègues !



ITRIS, le nouveau compagnon de nos accompagnateurs

Début 2016, tous les accompagnateurs de train disposeront d'un ITRIS, outil à la pointe de la technologie conçu par la SNCB. Ce remplaçant d'IBIS offrira plus de sécurité et de facilités de paiement pour les voyageurs. Il permettra également aux accompagnateurs de donner aux clients des informations à jour sur d'éventuelles perturbations ou sur leur correspondance.





Accompagner l'accompagnateur, l'histoire

Ivette fut la première compagne des accompagnateurs. Cet outil, datant de 1998, permettait essentiellement la vente des tickets. Il était très lourd, mais il permettait de ne plus devoir emporter le livre nécessaire pour calculer le prix d'un ticket. IBIS, appareil plus léger et plus

efficace, l'a remplacé en 2005. Dix ans plus tard, IBIS et son logiciel sont devenus désuets. Le support informatique n'est plus assuré et tout changement exige un travail d'écriture de code fastidieux. Le remplacement devenait absolument nécessaire.

Tout un projet

2012. Une équipe de projet est mise en place. L'objectif ? Développer un appareil ergonomique

qui soit compatible avec la vente de titres de transport électroniques. Pendant trois ans, la petite équipe choisit et achète un appareil, travaille à le configurer aux besoins du terrain, le teste et le fait tester par des accompagnateurs et assure les formations des formateurs. Le nouvel outil est actuellement distribué aux accompagnateurs à la suite d'une journée de formation. Début 2016, l'ensemble des appareils IBIS



De gauche à droite : Thomas Dethier, Nils Vandewoestyne, Pascal Rooms (chef de projet), Pieter Vanraes.

aura été remplacé. Actuellement, l'équipe de développement d'ITRIS se transforme peu à peu en équipe de support, assurant l'amélioration de l'outil, soignant ses maladies de jeunesse et se penchant sur les nouveaux développements.

L'accompagnateur en ligne

ITRIS, c'est une tablette, avec un écran large et tactile et un terminal

de paiement (nommé satellite), connectés entre eux grâce à la technologie Bluetooth. Son atout majeur : la connexion 4G et le wifi, sur un outil ergonomique, et qui offre un support des données de service. Les clients peuvent ainsi à présent acheter un billet à bord (formule tarif à bord) avec une carte de débit (Bancontact, Maestro...). De plus, les contrôles des paiements effectués avec une carte de crédit (VISA, Mastercard...) sont faits au moment du paiement,

ce qui permet d'éviter des utilisations frauduleuses. Par ailleurs, le nouvel outil en ligne permet à l'accompagnateur et donc au client de s'informer en temps réel : connexions, voyages en groupe, personnes à mobilité réduites, compositions, dérangements des automates de vente ou sur le réseau. La qualité et la rapidité de l'information donnée aux voyageurs sont ainsi nettement améliorées, conformément aux priorités stratégiques de la SNCB.

IBIS > ITRIS

1.2 kg

Tablette : 0,85 kg / Satellite : 0,3 kg

La synchronisation des données se fait avant ou après le service puisque l'appareil n'est pas en ligne.

Le traitement des données se fait en temps réel grâce à la connexion 4G ou Wifi.

Paiement uniquement par carte de crédit. La vérification du solde et de la validité de la carte n'est donc pas possible au moment de la transaction, faute de connexion internet.

Permet aussi les paiements par carte de débit. Ils sont effectués en direct, ce qui permet de réaliser un contrôle et d'éviter ainsi certaines transactions frauduleuses.

Imprime sur des tickets papier, ce qui alourdit l'appareil.

Imprime des tickets sur des cartes MOBIB jetables (dont les données sont lisibles aux guichets, sur les automates de vente, auprès des accompagnateurs et sur le site internet de la SNCB).

Tarifs et horaires chargés ponctuellement dans l'appareil : pas de mise à jour en temps réel. Les informations peuvent être différentes sur le site web, par exemple.

Tarifs et horaires tirés d'une base de données qui alimente également le site web, les automates de vente, les ordinateurs des guichets... : la même information partout et mise à jour.

Possibilité de créer des bulletins de freinage* pour le remettre au conducteur.

La transmission du bulletin de freinage est électronique : créée dans ITRIS, elle est partagée en ligne avec le conducteur (dès 2016).

Manuel papier sur le fonctionnement d'IBIS.

Aide en ligne et formation sur l'utilisation d'ITRIS disponible dans l'appareil.

* Rapport créé par l'accompagnateur qui décrit la composition du train et permet au conducteur de déterminer sa vitesse de freinage.



Ce que les accompagnateurs

Un avenir prometteur

Et cela ne s'arrête pas là. L'équipe ITRIS se penche à présent sur le développement de nouvelles fonctionnalités.

Si les accompagnateurs peuvent déjà imprimer des titres de transport sur des cartes MOBIB jetables, ils pourront à l'avenir vendre des titres de transport à des clients détenteurs d'une carte MOBIB personnalisée.

ITRIS fera partie intégrante de la nouvelle procédure de départ (2017). Il permettra à l'accompagnateur d'être en connexion avec le conducteur, le train et le quai.

Les accompagnateurs utiliseront de moins en moins leur pince de contrôle : à terme, ils pourront scanner les billets émis par des sociétés ferroviaires étrangères. Ce qui permettra de diminuer la fraude.

Ils pourront, par ailleurs, se connecter au système TIS (Train Info Services) à partir de leur ITRIS et pourront ainsi, par exemple, mettre un message sur les écrans dans leur train à partir de l'appareil.

En 2016, des fonctionnalités HR viendront compléter cet outil précieux. Les accompagnateurs pourront demander leurs congés et consulter leurs données (telle que leur calendrier) via ITRIS ou encore obtenir des informations sur leur métier.



NOM Frank Van Herreweghe | **AGE** 41 ans | **JOB** accompagnateur de train | **LIEU DE TRAVAIL** dépôt Gand-Saint-Pierre
AIME les films, aller au restaurant, écouter de la musique

Frank Van Herreweghe

dispose d'un ITRIS depuis mi-novembre. "Au début, il a fallu s'habituer. A la fois au nouvel appareil, mais aussi au fait qu'il y a deux parties maintenant. Les plus grands atouts d'ITRIS sont, selon moi, le fait que l'appareil pour le contrôle des billets soit petit, la possibilité pour les voyageurs de payer leur titre de transport avec

Bancontact et la recherche aisée d'informations en temps réel. Mais ce qui vaut pour chaque nouveau projet vaut aussi pour ITRIS : les maladies de jeunesse... Le contrôle des billets se fait encore lentement et l'impression de billets s'accompagne régulièrement de messages d'erreur. Il y a également un groupe Facebook qui nous permet, entre collègues, de mettre nos

en pensent



.....
NOM Vicky Vindevogel | **AGE** 45 ans | **JOB** accompagnatrice de train | **LIEU DE TRAVAIL** Bruxelles-Midi | **AIME** la randonnée, la lecture et les voyages
.....

expériences avec ITRIS en commun. Quand tout sera au point, ce sera vraiment un super appareil. Mon IBIS ne me manque en aucun cas.”

Vicky Vindevogel

est accompagnatrice de train à la SNCB depuis 13 ans. La pince de contrôle, elle connaît, IBIS aussi, mais ITRIS l’a tout de suite séduite. “Il faut évoluer avec son temps et

ITRIS est en phase avec les technologies du moment”, nous confie-t-elle. “Le client est super connecté, on était obligé de suivre”, dit-elle. “L’outil accepte désormais les cartes Bancontact et contient plus d’infos utiles au client. Pour nous aussi, c’est pratique. On peut y lire nos messages et les infos de service. C’est très apprécié ! S’il n’y a pas de réseau, ça bloque, mais après chaque mise à jour, ça

s’améliore”, souligne Vicky. “Après un jour de formation, on est sur le terrain. C’est suffisant, étant donné qu’on est régulièrement tenu au courant de l’évolution du système. Si on a un souci, la cellule ITRIS nous vient en aide”.

Convaincue, Vicky conclut : “ITRIS nous permet enfin de faire honneur à notre rôle d’ambassadeur auprès de la clientèle”.



Efficiences interne: un état d'esprit !

Les meilleures idées pour améliorer notre façon de travailler viennent souvent du terrain. Car, les spécialistes, c'est vous ! Faites connaissance avec quelques-uns de vos collègues qui ont plus d'un tour dans leur sac ! Confrontés chaque jour, de par leur expérience, à la réalité de leurs tâches, ils ont fait preuve de créativité et d'ingéniosité. C'est aussi une belle preuve d'implication et de motivation. Euréka !

NOM André Van Wissen | **AGE** 54 ans | **JOB** technicien mécanicien
LIEU DE TRAVAIL AT Kinkempois | **AIME** le vélo, la marche

André, créativité au service de l'atelier !

André Van Wissen est technicien mécanicien à l'AT Kinkempois. En 35 ans d'entretiens et de dépannages, il ne compte plus les initiatives qu'il a prises pour faciliter les manœuvres dans l'atelier. La pièce emblématique qu'il a fabriquée, c'est un crochet pour pouvoir extraire aisément un compresseur de 200 kg ou un moteur d'une locomotive sans devoir démonter la toiture (voir photos) ! André : "Quand je constate que des manœuvres sont trop fastidieuses, j'essaie toujours d'améliorer le dispositif, de le simplifier." Parmi la vingtaine de ses inventions ingénieuses, citons aussi un engin de manutention



électrique, sorte de mini locomotive pour retirer et replacer les bogies sous le matériel, une table à découper les filtres des ventelles pour les flancs des locomotives, un bac pour délivrer rapidement du sable, un autre pour faciliter le transport dans l'atelier de l'eau de lavage des

pare-brises des locomotives... "Ces outils, je les fabrique de A à Z avec l'aide de mes collègues, parfois avec des pièces de récupération. Récemment, l'atelier a acheté un nouveau chariot, j'ai tout de suite vu que je pouvais le rentabiliser en l'utilisant pour d'autres tâches".

NOM Geert Werbrouck | **AGE** 52 ans | **JOB** coordinateur B4You | **LIEU DE TRAVAIL** Courtrai | **AIME** les promenades, nager, profiter de la nature



Les retards n'ont pas de secrets pour Geert

Geert Werbrouck a eu la bonne idée de concevoir un tableau qui consigne tous les retards causés dans le cadre de l'aide fournie aux personnes à mobilité réduite (PMR). Il est d'application depuis le 1^{er} novembre 2015.

"Chaque semaine, Infrabel nous demande de déclarer les retards de train au sein de notre Unit. Cela demande beaucoup de travail de recherche et donc de temps." C'est pourquoi Geert a développé un fichier qui permet de suivre de très près l'aide aux PMR dans sa

zone (ligne 66, ligne 69, ligne 75 jusque Waregem, ligne 89 jusque Audenarde et Renaix).

"Dès qu'une minute de retard est constatée, le ROR le note dans le tableau. Avec un numéro de dossier, le numéro du train, la gare en question... En bref toutes les informations utiles. Il contacte aussi le sous-chef de gare, le B4You, l'accompagnateur de train... pour recueillir plus d'informations sur les raisons du retard". Ce système permet aux ROR de Courtrai de gagner un temps précieux.



Kevin pense à l'environnement

Kevin Dardenne s'est occupé d'automatiser le chauffage dans les locaux de formation de l'AC Malines. "Nos locaux de formation ne sont pas raccordés au système de chauffage central ; ils sont

chauffés avec des petits chauffages électriques. Les élèves en formation allumaient bien le chauffage le matin, mais oubliaient fréquemment de l'éteindre le soir. C'est pourquoi j'ai mis au point un

système plus efficient : le matin, le chauffage s'enclenche automatiquement via un timer et le soir, il s'éteint sur base d'un détecteur de mouvement. Ce système sera prochainement implémenté dans tous les locaux de l'atelier encore desservis par des chaufferettes électriques."

NOM Kevin Dardenne | **AGE** 30 ans | **JOB** technicien principal elm
LIEU DE TRAVAIL AC Malines | **AIME** le sport, la musique, les voyages



Kevin a aussi pris en main l'automatisation d'un autre processus : l'écoulement des eaux usées. "Nos eaux usées sont rassemblées dans un puits et quand on arrive à un certain volume, des pompes sont activées manuellement pour transvaser l'eau dans une cuve de récolte qui est vidée toutes les semaines. Ces pompes vont dorénavant fonctionner automatiquement sur base d'un détecteur."

L'armoire de Koen

Koen Porto-Carrero est le receveur de la zone Nivelles (Nivelles, Braine-l'Alleud, La Louvière Centre et Sud, Waterloo, Luttre et Binche). Sa trouvaille ? La réorganisation des armoires des guichets. Koen : "De nombreux vendeurs travaillent dans plusieurs gares ; il était nécessaire d'uniformiser le rangement dans les armoires pour qu'ils retrouvent partout la même chose au même endroit. Simple question d'efficacité et de gain de temps !" Les documents 'objets trouvés', 'cartes de train', le livre d'ordre

Michaël a l'œil sur les premiers départs

NOM Michaël Caudron | **AGE** 42 ans | **JOB** chef du dépôt des conducteurs | **LIEU DE TRAVAIL** Mons | **AIME** le tennis, les voyages



Michaël Caudron est chef du dépôt des conducteurs à Mons. Il a mis au point un fichier qui recense une foule d'informations sur chaque premier départ des trains

(n° de l'engin, heures de départ et d'arrivée, avarie permanente ou sporadique, etc.). Pour en améliorer la ponctualité, Michaël mobilise tous les mois des respon-

sables du personnel de conduite et de gare, des postes d'entretien mais aussi d'Infrabel (attente de l'ouverture des signaux), afin de résoudre les problèmes. Parmi les solutions déjà envisagées : prévoir une locomotive supplémentaire et la préparation des convois par le personnel faisant la nuit. Michaël : "J'interviens aussi auprès des répartiteurs pour restructurer certains premiers départs s'il y a des incohérences que l'on peut corriger." Il ajoute : "J'ai aussi des contacts avec Egidio Pischetta, instructeur, pour voir ce que l'on peut améliorer au niveau de l'accompagnement. C'est d'abord un travail d'équipe! C'est pourquoi je veux mettre à l'honneur Michel Carette du PE Mons et Baudouin Dieu, chef de gare. Depuis l'implémentation de la procédure, la ponctualité des premiers départs à Mons est en nette progression."

des recettes, etc. se trouvent ainsi chaque fois dans une farde spécifique, par exemple à gauche sur la première étagère de l'armoire... Ce système est d'application depuis l'été. Avec un feedback positif. "Les agents s'y retrouvent mieux et font tout pour que cela reste bien rangé", explique Koen. "Nivelles est pilote pour le projet 'Distribution 2020'. En tant que coach, prendre des initiatives est tout à fait logique. Mais c'est aussi dans mon caractère ! Et si cela pouvait faire tache d'huile ailleurs, ce serait génial !"



NOM Koen Porto-Carrero | **AGE** 38 ans | **JOB** receveur Front Office | **LIEU DE TRAVAIL** Nivelles | **AIME** le vélo, la marche



Andres, travailleur frontalier expatrié

B&You a décidé d'interviewer dans chaque édition une personne extérieure à notre société sur son ressenti quant au service SNCB. Loin d'être une enquête au sens scientifique du terme, ce micro-trottoir permet de se forger une meilleure idée de comment le monde perçoit la SNCB au quotidien.

"Personnellement, je rendrais les gares plus accueillantes..."

NOM Andres Arriba (Madrid) | **VOYAGEUR** occasionnel pour affaires | **AGE** 33 ans | **PROFIL** travaille une partie de la semaine en Belgique et l'autre en Allemagne.

Que pensez-vous de la SNCB ?

Il y a des retards, c'est vrai, c'est connu, et parfois je rate ma correspondance. C'est surtout ça qui m'ennuie le plus. Je regrette aussi les grèves. Mais la qualité du service ici n'est pas très différente de celle des autres réseaux.

Qu'appréciez-vous le plus ?

Le personnel que je trouve très professionnel et sympathique.

Que changeriez-vous ?

Personnellement, je rendrais les gares plus accueillantes ; je trouve par exemple que la gare de Bruxelles-Midi est assez froide.

Mais il ne faut pas tenir compte d'un seul avis : je conseille aux dirigeants de faire une analyse, de mesurer ce qui ne va pas et de répondre aux besoins du plus grand nombre.

Une anecdote ?

Je suis resté 20 minutes à bord d'un train qui n'est jamais parti pour cause de personnel absent. Mais ce n'est pas vraiment une anecdote. En fait, on retient plus souvent le négatif et non le positif ! C'est pareil partout...



D'AILLEURS

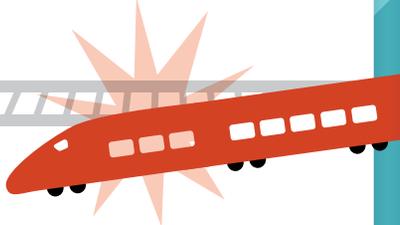
En quelques mots, des faits marquants dans le monde du transport.

FRANCE

Déraillement d'un TGV en Alsace

Une rame d'essai d'un TGV a déraillé le 14 novembre dernier à Eckwersheim, sur la ligne à grande vitesse Paris-Strasbourg. Le train est sorti des voies après que la motrice ait percuté un pont, et a chuté dans le canal de la Marne-au-Rhin.

L'accident a coûté la vie à 11 personnes et en a blessé plusieurs dizaines. Il s'agit du premier accident mortel impliquant un TGV en France. En raison du drame, la mise en service commerciale du nouveau tronçon de la LGV permettant de relier Paris à Strasbourg à partir d'avril 2016 est reportée.



FRANCE

Stop - Ça suffit

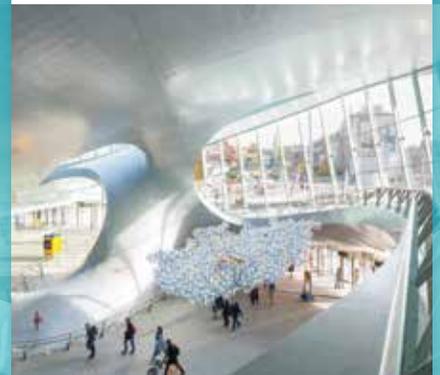
SNCF a lancé début novembre 2015 une campagne contre le harcèlement et les violences dans les transports. Des affiches et panneaux numériques dans les gares, métros et transports en commun de plusieurs grandes villes françaises évoquent, avec des termes forts, les situations auxquelles peuvent être confrontées les femmes. Les voyageurs sont invités à signaler une situation d'urgence en envoyant un SMS, en toute discrétion, au numéro d'alerte de SNCF.

La campagne est aussi relayée sur les réseaux sociaux.

PAYS-BAS

Arnhem Centraal enfin inaugurée

Après près de 20 ans de travaux, la gare centrale de Arnhem a été inaugurée le 19 novembre dernier. Réalisée par le bureau d'architectes UN Studio, la gare offre différents services sur une superficie de 160.000 m². En sous-sol, la gare offre un énorme parking pour un millier de voitures et vélos. En surface, on y trouve un terminal de trams et une gare de bus, un espace piétons, une zone de transfert, une galerie commerciale ainsi qu'une double tour de bureaux.



L'espace intérieur de la gare ressemble davantage à un décor d'opéra qu'à un hall de gare. Au centre, surnommée 'le Twist' par l'architecte qui l'a imaginée, une colonne porteuse de 25 m de haut, tournée sur elle-même et en partie ouverte vers le ciel fait penser à un arbre. L'abondance de courbes donne l'impression de mouvement constant à cette gare de correspondances qui attend d'ici 2020 près de 110.000 passagers au quotidien. La construction de la nouvelle gare a coûté 163,1 millions €.

Elles vous donnent la parole !

L'équipe Communication interne de la SNCB, ce sont six filles super motivées et dotées d'un dynamisme et d'une énergie à toute épreuve. Elles travaillent au sein du service staff B-CP (Corporate Communication & Public Affairs).

"Notre mission est de communiquer une information transparente et fiable au personnel. Un agent informé est un collègue motivé et donc un bon ambassadeur de notre entreprise ! Si on peut le faire de manière accessible, vivante, accrocheuse, tout en stimulant le sentiment d'appartenance à la SNCB, on a gagné en efficacité", nous confie Vanessa.

"On ne s'occupe pas que du B&You. On coordonne aussi les newsletters des directions opérationnelles et on publie les webnews sur l'intranet."

Sophie

Sans oublier le soutien ponctuel aux autres directions pour leur communication interne, des meetings pour les cadres, les mass-mailings, les campagnes destinées au personnel et la préparation des roadshows (comme lors du dernier plan de transport).

Nous avons besoin de vous !

Une idée de sujet à traiter, un nouveau projet que vous voulez partager ?

Contactez-nous
au 911/83117 ou par mail à
internalcommunication@sncb.be



Des écrans pour informer plus d'agents

L'équipe va lancer en janvier 2016 un projet pilote novateur: 22 écrans LED répartis dans 4 ateliers et 5 dépôts de conducteurs. Ils ont pour but d'informer sur le terrain des agents qui n'ont pas facilement accès à l'information (e.a. conducteurs, personnel en ateliers et nettoyeurs). Ils offrent la possibilité de réagir et de communiquer très rapidement, en fonction de l'actualité. A terme, 150 écrans seront prévus dans tout le pays.



CAROLINE
DE LILLE

ANNE
WOYGNET

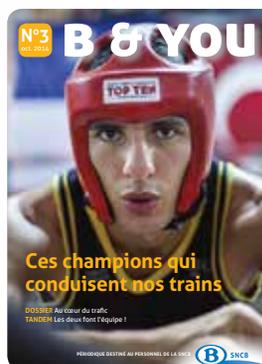
FRIEKE*
NEYRINCK

B&You : l'outil 'home made' pour toucher tout le personnel

"Pour le B&You, on remarque que les collègues sont de plus en plus fiers de nous parler de leurs projets, c'est une évolution par rapport à avant", remarque Caroline. "Notre grand défi est de jongler en permanence avec des publics-cibles très différents, une grande diversité de métiers, une pluralité dans les centres d'intérêt et une large disparité géographique pour être accessible à tout le monde." Anne : "Le magazine interne B&You est un produit 100% fait maison et c'est notre grande fierté."

"Au travers de toutes nos publications, nous voulons stimuler l'interactivité avec les collègues, afin de mieux refléter le vécu sur le terrain."

Stephanie



2 fois gagnant !

Le 27 octobre dernier, le B&You était doublement primé. Le Jury de l'Association belge de la communication interne (ABCI) décernait à la SNCB le prix du meilleur magazine interne et le prix de la meilleure couverture. Après l'effort, une reconnaissance bien méritée !

*Frieke rejoindra bientôt l'équipe, après avoir travaillé au service de presse.



B&You souhaite mettre en lumière les nombreux collègues qui travaillent de nuit au sein de l'entreprise ! Pas forcément pour décrire leurs tâches par le menu, mais pour qu'ils nous livrent leurs impressions... et nous fassent voir la nuit autrement.

Atelier TGV de Forest

L'Atelier TGV de Forest, on y travaille de jour comme de nuit ! Les trains à grande vitesse y convergent pour un check-up après leur service ou pour un entretien plus important. Les équipes de nuit veillent au grain... Rencontre.



"La nuit, c'est plus calme pour travailler, on se marche moins sur les pieds. La première nuit d'un changement de pause est toujours la plus difficile !"

Johnny Randisi (à l'avant-plan), technicien principal elm, Entretien Heavy



"Pour nous, la nuit, il y a une plus grosse charge de travail. Comme dépanneurs, on doit faire face aux imprévus, vérifier si la rame peut rouler en toute sécurité pour son service suivant."

Christopher Puzzo et Jean-Marc Servaty, techniciens elm, Dépannage



"Je ne suis pas un grand dormeur ! La nuit, ça passe toujours très vite. Je ne vois pas de différence entre le travail de jour et de nuit, car nos entretiens sont toujours bien planifiés."

Dominique Ganza (à gauche), technicien elm, Entretien Heavy



23h, c'est l'heure de pointe ! Les trains à grande vitesse rentrent au bercail...



Le passage à niveau le plus sûr est celui qui n'existe pas

En 2014, pas moins de 47 accidents se sont produits aux passages à niveau, causant 11 décès. Infrabel a fait de la sécurisation et de la suppression des passages à niveau une priorité. Mais à la SNCB aussi, que ce soit en tant que conducteur de train ou simple usager de la route, nous sommes concernés.

Pourquoi Infrabel a-t-elle fait de la suppression des passages à niveau une priorité ?

Parce que c'est aux passages à niveau que se produisent la plupart des accidents sur le

réseau. Ceux-ci sont principalement dus au non-respect de la signalisation par les usagers de la route, par distraction, empressement ou inconscience. Et les passages à niveau sont aussi des points noirs en matière de ponctualité, de nuisances et d'entretien.

Face à ce constat, pourquoi ne pas tous les supprimer ?

Infrabel dispose encore aujourd'hui de quelque 1.800 passages à niveau. Là où c'est possible, Infrabel privilégie un réseau fait

de voies principales sans passages à niveau, parce que le passage à niveau le plus sûr est celui qui n'existe pas ! Le remplacement de passages à niveau par des ponts et des tunnels est une solution, mais ce n'est malheureusement pas toujours réalisable.

La suppression des passages à niveau demande donc de collaborer étroitement avec les administrations locales et provinciales, les riverains, les sociétés de transport en commun, les représentants des cyclistes, les agences wallonnes et flamandes pour les routes et la mobilité... Le remplacement des passages à niveau doit donc se faire en veillant à une bonne accessibilité et en inscrivant la solution proposée dans la vision de mobilité des communes concernées.

De quels passages à niveau faut-il s'occuper en priorité ?

S'attaquer en même temps à tous les passages à niveau n'est naturellement pas faisable. Infrabel identifie d'abord des hotspots, puis observe le nombre de passages à niveau par tronçon de voie pour ensuite procéder, par passage à niveau, à une analyse détaillée des accidents qui s'y sont produits.

Et si la suppression est impossible ?

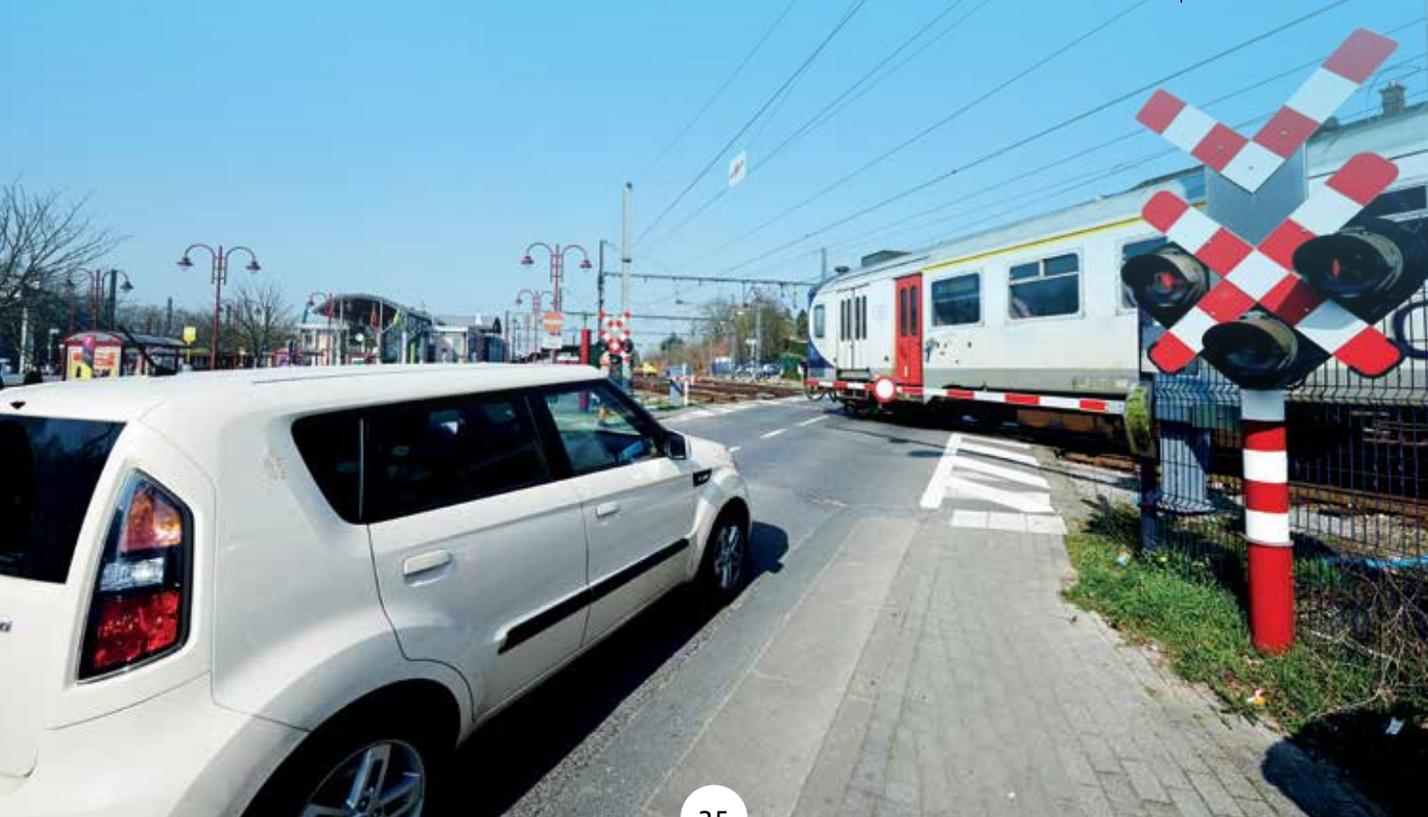
Là où la suppression d'un passage à niveau n'est pas possible, Infrabel met tout en œuvre pour y accroître la sécurité. La pose de tapis-obstacles ou le réaménagement de passages à niveau en sont des exemples. Le gestionnaire de l'infrastructure investit

aussi constamment dans les technologies et déploie une nouvelle sonnerie électronique.

Un groupe de travail pluridisciplinaire a par ailleurs été créé pour regrouper tous les acteurs concernés, parce que la problématique ne s'arrête pas aux passages à niveau, elle concerne également les gestionnaires de voiries et les usagers de la route.

Que peut-on encore faire ? Chaque victime est une victime de trop.

Via des campagnes de sensibilisation ciblées, Infrabel continue bien sûr à conscientiser tous les usagers de la route à la nécessité de respecter le code de la route aux passages à niveau et aux abords des voies. En tant que cheminots, il nous appartient ici aussi de montrer le bon exemple !





NOM Steven Taildeman | **JOB** instructeur-conducteur de train ff
AGE 33 ans | **LIEU DE TRAVAIL** Bruges et Ostende | **AIME** être instructeur-pilote, la haute voltige et la photographie aérienne

Steven vole toujours haut !



"A 4 ans, je le proclamais déjà à qui voulait l'entendre: plus tard, je serai pilote d'avion", nous confie Steven Taildeman. Et ainsi dit, ainsi fait ! Il décroche son graduat dans l'aviation et devient 'aspirant pilote de ligne' en titre ! La crise de 2008 a fait voler en éclats la possibilité de trouver un emploi dans l'aviation. Steven : "Mon père était conducteur de manœuvre à Merelbeke. Grâce à lui, j'ai pu décrocher un job d'étudiant à Ostende : je nettoyais les trains et les postes de conduite... qui m'ont fasciné !" En 2012, il commence une formation de conducteur : "J'ai été à la fois conducteur de manœuvre et conducteur de train, tant de voyageurs que de marchandises. Je suis instructeur intérimaire depuis un an."



“A l’âge de 33 ans, j’ai déjà réalisé 3 rêves : devenir pilote de ligne, faire des loopings lors de shows aériens et conduire des trains.”

Steven est aussi pilote-instructeur dans son club d’aviation à Ursel. Depuis 2013, il s’est lancé dans la haute voltige et participe à des meetings aériens. “Il faut une concentration maximale. Mon travail d’instructeur-conducteur m’aide beaucoup car il exige aussi discipline, responsabilité et est très varié: les leçons, le matériel de support, l’accompagnement, le simulateur, l’administration... Parfois, conduire un train me manque. Mais comme je suis libre le week-end, je peux m’adonner entièrement à ma passion : voler !”

Quel est le rôle du sous-chef de gare sur le terrain ?

Ces hommes et femmes au képi orange sont une figure-clé de la SNCB sur le terrain et de vrais ambassadeurs pour nos clients. Leur leitmotiv : toujours et en toutes circonstances au service du client.



610 sous-chefs de gare dépendant de la direction SNCB Transport, dans les 70 gares les plus fréquentées.

Lieux de travail sur le terrain : les quais des gares et les faisceaux.

Les 3 aspects principaux de la profession



Sécurité en gare et aux abords des trains

- Surveille les opérations de triage et les essais de frein
- Aide à la réception d'un train sur une voie partiellement occupée
- Veille à la sécurité du personnel travaillant dans les voies ou à proximité
- Contrôle la composition du train
- Aide l'accompagnateur lors de la fermeture des portes de train dans les gares où les quais sont en courbe ou avec beaucoup de voyageurs
- Assure la sécurité du personnel qui amène le catering dans les trains internationaux



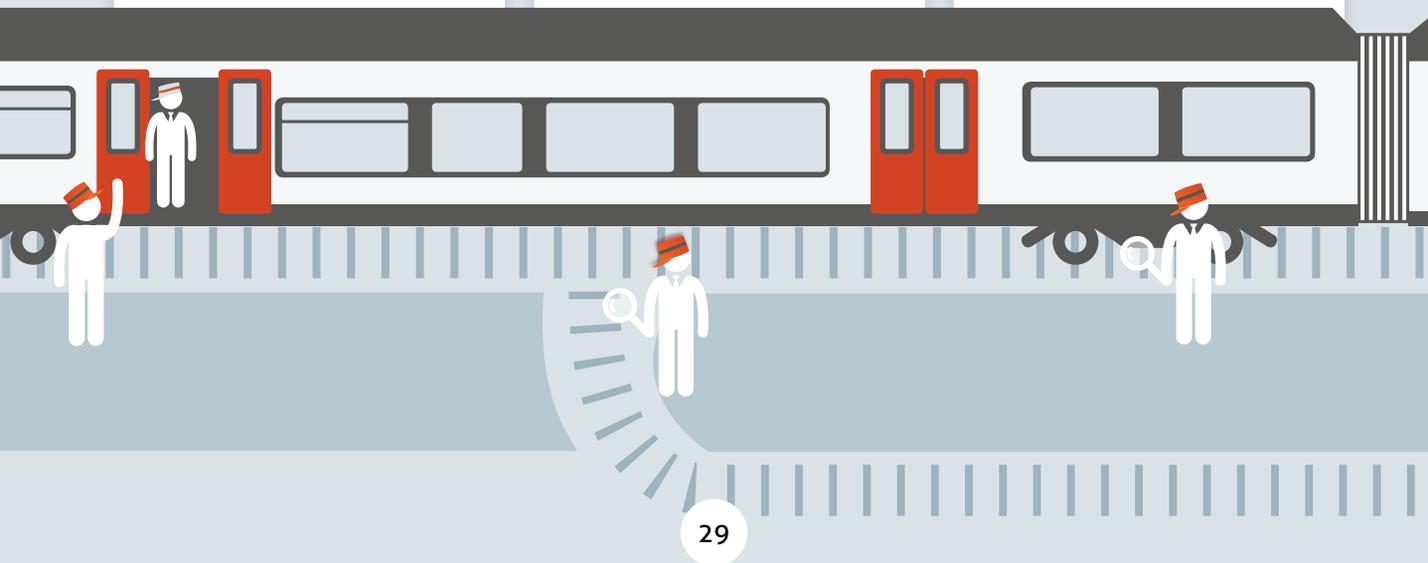
Contribution à la ponctualité des trains

- Avant le 1^{er} départ : vérifie qu'il y a un conducteur, un accompagnateur, que le visiteur a effectué son travail et qu'il y a eu un contrôle des freins
- Assure les correspondances : organise le délai d'attente avec le ROR et Infrabel
- Organise le travail des agents de triage
- Aide les personnes à mobilité réduite à l'embarquement et au débarquement et à traverser les voies en toute sécurité
- Accompagne les groupes qui prennent le train
- Surveille l'accouplement des trains à grande vitesse



Ambassadeur de la gare

- Répond aux questions des voyageurs
- Contrôle si les annonces sont effectuées et correctes. Peut demander des annonces supplémentaires
- Justifie au ROR les retards dus à un signal fermé, aux mouvements des voyageurs en gare, aux pannes...
- Aide les voyageurs à utiliser les automates de vente
- Tient un 'stand info mobile' pour informer les clients en cas de perturbation grave et distribue des vivres aux voyageurs d'un train en détresse
- Assure le transfert des voyageurs vers d'autres moyens de transport ou hôtels en cas de perturbation grave





Entre Lierre et Herentals



La ligne 15 entre Lierre et Herentals vous fait voyager en Campine. Une région baignée de nature située entre les rivières de la Grande et Petite Nèthe. Le clou du voyage ? S'y promener, faire du vélo dans son paysage de bois et de bruyères, ou découvrir la jolie petite ville de Lierre. Et pour finir en beauté, goûtez à la tarte locale et à la bière du cru.



À découvrir

Pour avoir un bel aperçu de la région, suivez la promenade Groene Halte wandeling 'Neteland – Kesselse Heide'. La promenade débute à la gare de Lierre et se termine en gare de Kessel ou Nijlen (www.groenehalte.be).



Au cours de votre balade à pied ou à vélo, faites une halte le long de la Petite Nèthe sur la terrasse en pleine nature du café/restaurant De Beemden.



À visiter

Visitez le musée du diamant et vous saurez tout sur une industrie qui a fait de la Campine une région florissante (www.brijantekempen.be).

HERENTALS

Wolfstee

Bouwel

Nijlen

Kessel

LIERRE



À lire

A travers son livre 'Pallieter', Felix Timmerman, natif de Lierre, décrit les aventures passionnantes d'un bon vivant qui voue un culte à sa région ! Une ode à la liberté et à l'ambiance bucolique.



En déambulant dans la ville, n'oubliez pas le béguinage, l'un des plus grands du pays et classé au patrimoine mondial de l'UNESCO.



A la gare, prenez le bus 305 jusqu'à l'arrêt Snekpenschhof et partez à la découverte d'un écrin de nature sur les rives de l'étang 'de Snekpenschhof'. Les tourbières, les champs de bruyère et les dunes de sable sont un véritable paradis pour les oiseaux.

Des suggestions pour cette rubrique ? Envoyez-nous vos idées à bandyou@sncb.be





Les petits colis se font la malle

Le rail a assuré bien des transports depuis son avènement ! Ceux des petits colis et des bagages mais aussi ceux des... pigeons.

Dès 1841, le chemin de fer propose à ses clients de transporter des colis de porte à porte partout en Belgique. Un service qui fonctionnera quotidiennement pendant 150 ans.

Le service de prise et remise à domicile permet ainsi à chaque client de recevoir ou d'expédier des petits colis ou des bagages par le train. Dans chaque gare

importante, un bureau réceptionne ces colis. Au début du XX^e siècle, c'est la gare de Bruxelles Tour & Taxis qui devient la plaque tournante de ce service.

Lors de sa création en 1926, la SNCB conserve cette activité. Mais les charrettes et les chevaux chargés d'apporter les colis à domicile sont remplacés



par des camions. C'est un service particulièrement actif pour les denrées périssables : poisson, beurre ou viande.

Signalons enfin un usage inattendu des petits colis. Dès 1840, le chemin de fer participe à l'essor des concours colombophiles, en assurant le transport des pigeons voyageurs jusqu'au lieu du lâcher.



La digitalisation en marche

B-HR et HR Rail s'attèlent depuis plusieurs mois déjà à digitaliser les formulaires et processus HR. Vous êtes de plus en plus nombreux à pouvoir remplir les formulaires B-HR via vos applications personnalisées. Les formulaires HR Rail sont également disponibles via l'intranet HR Rail. Deux entreprises, deux projets, mais un seul objectif: offrir un service toujours plus moderne et personnalisé aux collaborateurs.



HR e-volution

Un an après le lancement des demandes d'absence en ligne pour une partie d'entre vous, B-HR continue sur sa lancée de digitalisation des processus HR.

Où trouver ces formulaires ?

Les formulaires de demandes d'absence et de présence, d'allocations et indemnités ou encore la modification de la cote CA sont remplacés par des applications disponibles sur l'intranet SNCB.

Demandes d'absence en ligne : toujours plus de collaborateurs concernés

Dès la mi-janvier 2016, ce sont toujours plus de collègues qui pourront gérer en ligne leurs demandes d'absence et de présence via l'intranet ou les kiosks. Ce sera donc le cas pour tous les membres du personnel de la SNCB sauf les conducteurs, les accompagnateurs (à l'exception des accompagnateurs du District Centre), ainsi que les collaborateurs du Contact Center de B-MS. L'application 'Demande d'absence' s'offre pour l'occasion un nouveau design avec une série d'améliorations, comme par exemple la simplification des demandes de demi-jour de congé.

La cote individuelle d'appréciation (CA)

Depuis le 15 décembre, les dirigeants peuvent modifier le CA

en ligne pour l'ensemble de leurs agents de rang 3 et inférieur et ce via l'application 'Mon équipe'.

Place aux allocations et indemnités

HR e-volution implémentera, dès le 18 janvier 2016, la digitalisation de processus pour les indemnités et allocations du personnel SNCB : droit à un emploi supérieur (P258), allocation cours oraux (P100), rédaction cours non HR (P100), organisation des jurys et correction d'examens (P100), conduite d'un véhicule de service (P100), allocation de secours (P259), allocation pour travaux spéciaux (P273), retenue sur primes (P285).

Les dirigeants, planificateurs et gestionnaires de formations, principaux concernés, pourront donc formuler ces demandes en ligne grâce à l'application "Gestion des allocations et indemnités".

Et en mai 2016, les collaborateurs SNCB pourront compléter en ligne des formulaires liés à des frais.

Moderniser, c'est digitaliser

Chez HR Rail aussi, on digitalise de plus en plus de formulaires. A l'heure actuelle, il est déjà possible de remplir et de suivre de manière électronique 26 formulaires parmi la centaine de formulaires existants. La digitalisation a de nombreux avantages : l'échange d'informations s'effectue plus rapidement et vous pouvez suivre l'état d'avancement de votre dossier. De plus, votre formulaire parvient directement à la bonne personne, ce qui en garantit la confidentialité. Moins de papier, c'est aussi une bonne chose pour l'environnement.

De quels formulaires s'agit-il ?

Quelques exemples :

- Vous déménagez ? Vous devez communiquer votre nouvelle adresse (P1506).
- Vous entamez une cohabitation, vous vous lancez dans la grande aventure du mariage ou votre famille s'agrandit (P1399).
- Vous avez un nouveau numéro de compte bancaire et vous voulez que votre salaire soit versé sur celui-ci (P1383).
- Vous voulez introduire une demande de mutation (P1039).
- Vous introduisez une demande de départ à la retraite (P1444).

Des questions ou remarques ?

Qu'il provienne de B-HR ou de HR Rail, chaque formulaire poursuit un but précis et distinct. Une question, un doute ? Prenez contact avec votre Bureau Local du Personnel qui pourra vous aider à identifier quelles données compléter via quel canal.

Où trouver les formulaires P ?

Sur l'intranet SNCB/HR/Formulaires HR ou sur l'intranet HR Rail/Formulaires (aussi via extraweb).



Dans certains cas, votre signature est nécessaire. Imprimez le formulaire, signez-le et envoyez-le au bureau concerné via votre Bureau Local du Personnel (BLP). Si vous n'avez pas accès à un PC, faites appel à votre responsable ou à votre BLP.

Formulaires sur l'intranet HR Rail : Le saviez-vous ?

- Les formulaires sont classés par thème, p. ex. Modification des données personnelles.
- Dans la dernière colonne, vous voyez si vous devez compléter vous-même le formulaire ou si c'est votre chef immédiat.
- Si le numéro du formulaire P commence par le chiffre 1, cela signifie qu'il est déjà numérisé.

Modification des données personnelles

N°	Titre	Plus d'infos?	À compléter par...
P1383	Modification du numéro de compte bancaire pour la rémunération		Agent
P1506	Changement d'adresse officielle		Agent - Chef immédiat/BLP
P1388	Paiement des interventions de la CSS et FOS	Infos	Agent



Attention danger

Les substances chimiques et leurs mélanges sont présents dans toutes les activités et secteurs professionnels (nettoyage, peinture, horticulture, menuiserie...). Utilisez-les sans risques en reconnaissant leur danger potentiel. Aussi à la maison !

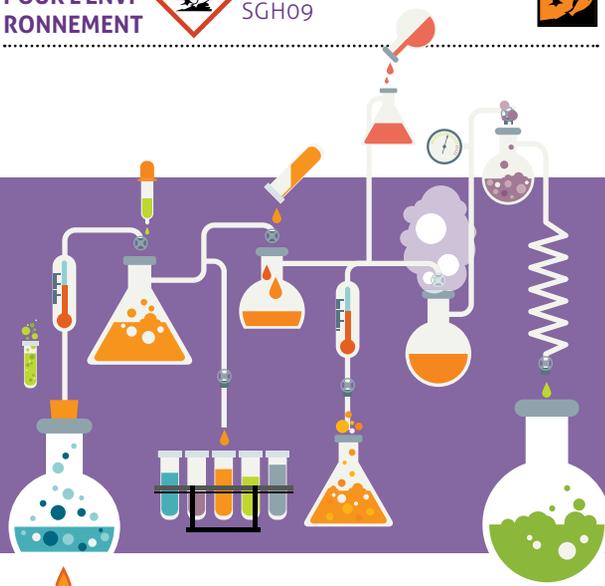
Depuis le 1^{er} juin 2015, les substances chimiques dangereuses sont classifiées, étiquetées et emballées en conformité avec la nouvelle réglementation de classification et d'étiquetage (règles CLP). Les nouvelles règles sont plus strictes et plus exigeantes. Pour votre propre sécurité, elles vous permettent de comprendre les risques de manière plus transparente et plus rapidement. Ce qui change :

- Les 9 nouveaux pictogrammes en forme de losanges encadrés de rouge remplacent les 7 symboles de danger orange
- Le niveau de danger comporte 2 catégories d'avertissement :
 - Attention : danger moins grave
 - Danger : danger plus grave
- Les mentions de danger (phrases H) remplacent les phrases de risque R
- Les conseils de prudence (phrases P) remplacent les phrases de danger S
- Les mentions de danger supplémentaires figurent dans une section d'étiquetage additionnelle
- Les classes de danger contiennent une ou plusieurs catégories selon le degré de danger

	NOUVEAU SYMBOLE	SIGNIFICATION	ANCIEN SYMBOLE	
DANGERS PHYSIQUES		Explosif SGH01		
		Inflammable SGH02		
		Comburant SGH03		
		Gaz sous pression SGH04		
DANGERS POUR LA SANTÉ		Corrosif pour les métaux SGH05		
		Toxicité aiguë SGH06		
		Nocif ou Irritant SGH07		
		Grave danger pour la santé SGH08	ou	
		Corrosif SGH05		
	DANGERS POUR L'ENVIRONNEMENT		Dangereux pour l'environnement SGH09	

Attention : les substances chimiques portant l'ancien emballage pourront encore être vendues jusqu'au 1^{er} juin 2017.

Que vous utilisiez des substances chimiques sur votre poste de travail, que vous dirigiez des équipes qui utilisent des produits chimiques ou que vous les utilisiez à la maison, vous êtes tous concernés, soyez vigilants !



Nouveau jeu-concours!



1 SÉJOUR À PARIS

2 nuits avec petit-déjeuner pour 2 personnes à l'Hôtel Mercure Paris Montmartre, tout près de la Basilique du Sacré-Cœur (valable toute l'année 2016 sous réserve de disponibilité)

1 SET D'ESSUIES

de la marque Olivier Strelli

5 X 2 PLACES DE CINÉMA

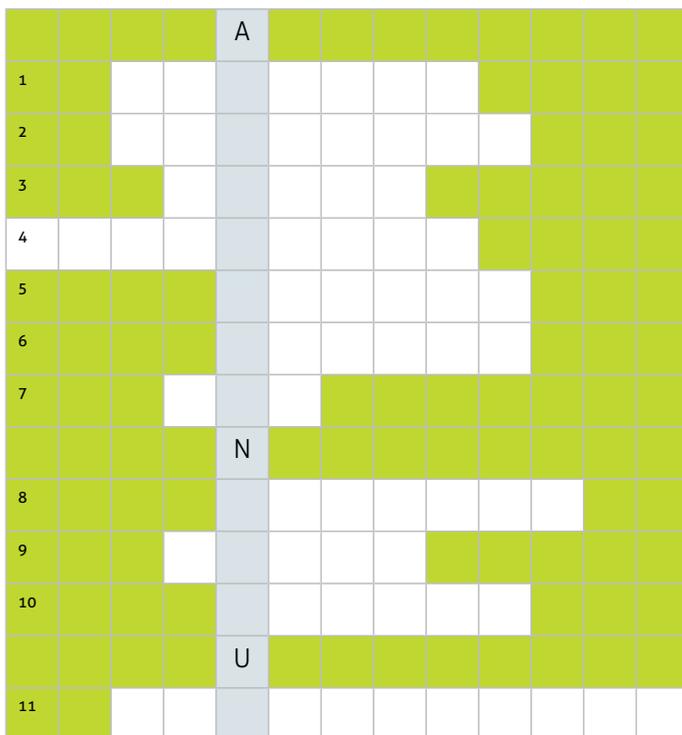
Kinepolis / Imagix



par email à bandyou@sncb.be
ou par courrier interne à 10-14
B-CP.023, Concours B&You,
avant le 12 février 2016.

Mentionnez vos nom/prénom, n° d'identification, adresse email, n° de GSM, ainsi que le nom du service dans lequel vous travaillez. Pour tenter de gagner des places de cinéma, indiquez également si vous souhaitez des places pour Kinepolis ou pour Imagix.

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.023 dans le cadre d'actions de communication interne. Plus d'informations disponibles sur intranet (Service d'appui/Communication et publications/Publications et médias). Les prix de ce concours sont offerts par Rail Facilities.



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

(la plupart des réponses se trouvent dans ce B&You)

1. Le papier du B&You l'est désormais
2. L'assurer est l'un des rôles de nos sous-chefs de gare
3. La SNCB en a expédié durant 150 ans
4. Nos clients les utilisent de plus en plus pour acheter leur ticket
5. Ce que Steven Taïldeman a toujours voulu être
6. Une gare qui a le Twist
7. Ils sont entretenus de jour comme de nuit
8. Ce que Koen Porto-Carrero a réorganisé à Nivelles
9. Le successeur d'IBIS
10. Ils sont 22 dans le projet-pilote de l'équipe de communication interne
11. SNCF le condamne

Dans le cadre du concours du B&You 9, notre petit train avait pris la pose devant une locomotive T77/78. C'est Marie-Thérèse Poulaert qui repart avec une tablette Samsung Galaxy Tab. Les noms des gagnants des bons Brantano et des tickets de cinéma sont diffusés dans une webnews sur l'intranet.



UN COLLÈGUE EN OR

Dimitri, un collègue en or

Daniel nous a présenté Dimitri, un collègue qu'il tient à mettre à l'honneur. B&You est allé à leur rencontre. Daniel : "Dimitri a beaucoup de mérite. Victime d'un accident de la route il y a 10 ans, il a perdu l'usage de ses jambes ; il est passé de la conduite d'un train à celle d'un fauteuil roulant. Aujourd'hui, Dimitri est affecté au SIMPACT et donne tous les jours une leçon de courage aux privilégiés que nous sommes. On en oublie son fauteuil." Dimitri : "A la suite de l'accident, il y a eu un énorme élan de solidarité. Les collègues m'ont payé mon premier fauteuil roulant et m'ont aidé à trouver un autre job, m'évitant ainsi d'être mis à la pension. Grâce à mes connaissances en informatique, j'effectue diverses tâches administratives pour les formations des conducteurs." Daniel insiste :

"Je tenais à mettre en avant sa joie de vivre. Les conducteurs sont une grande famille et Dimitri sera toujours considéré comme l'un des nôtres !"



NOM Dimitri Brouir | **AGE** 41 ans |
JOB Agent de liaison CDT | **LIEU DE TRAVAIL** Ronet | **AIME** les jeux vidéo, jouer avec ses enfants et la musique

NOM Daniel Saey | **AGE** 55 ans |
JOB Conducteur de train | **LIEU DE TRAVAIL** Ronet | **AIME** la BD, le jogging, le VTT et la philatélie



Si vous voulez, vous aussi, mettre un collègue à l'honneur, envoyez-nous un email à bandyou@sncb.be ou téléphonez au 911/63782.