

A lire dans cette édition

Les cheminots et Soumagne
> page 2

Dossier : B-Security
> pages 4-6

edito

Un nouveau gouvernement fédéral a été installé ce samedi 12 juillet. L'un des vice-premiers ministres, Johan Vande Lanotte, a en charge le budget et les entreprises publiques, SNCB comprise. Docteur en droit et licencié en sciences politiques et sociales, Johan Vande Lanotte a étudié dans diverses universités: Anvers, Gand, Bruxelles, Lausanne, Lille, Leiden, Scherbrooke (Québec).

Avocat, assistant universitaire dans ses deux spécialités puis professeur, auditeur au Conseil d'Etat, Johan Vande Lanotte entame vraiment une carrière politique en 1988 lorsqu'il devient chef de cabinet du Ministre de l'Intérieur. Il entre au gouvernement fédéral en 1995, justement avec le portefeuille de l'Intérieur et il y deviendra rapidement aussi Vice-Premier Ministre.

En 1999, le voilà dans le gouvernement arc-en-ciel avec rang de Vice-Premier et la charge du budget, de l'intégration sociale et de l'économie sociale.

Enfin, quelques jours après son 48ème anniversaire, il devient une fois de plus Vice-Premier, toujours Ministre du budget mais avec en plus la charge des entreprises publiques. Pour la SNCB, il s'inscrit dans une série où l'on retrouve aussi les noms de Jos Chabert, Isabelle Durant, Guy Spitaels, Valmy Féaux, Guy Coeme, Elio Di Rupo, Michel Daerden ou encore Herman Decroo.

Conducteurs de train et matériel : faut que ça roule !

Chaque jour, notre société assure le transport de quelque 700.000 voyageurs. Nous mettons pour cela 3.500 trains à leur disposition. Jour après jour... Afin de mener notre mission à bien, les moyens disponibles doivent être utilisés avec l'efficacité qui s'impose. C'est une recherche perpétuelle d'un équilibre entre les besoins existants et les moyens disponibles.



La demande d'organisation constitue le premier point de départ. Les directions commerciales telles que Voyageurs (National et International) et B-Cargo dressent une liste des trains qu'elles souhaitent utiliser, établissent leur fréquence et la composition à prévoir. Cette demande d'organisation représente bien entendu la situation idéale. Chacun désire en effet le meilleur matériel et la fréquence la plus élevée pour sa propre clientèle. Dans la pratique, il conviendra néanmoins de faire certaines concessions.

Sur la base de la demande d'organisation, la Direction Trains établit alors un plan de transport en collaboration étroite avec ces directions commerciales. Les moyens sont donc octroyés à toutes les liaisons demandées: au niveau matériel d'une part, et au niveau des conducteurs de train, d'autre part. Il ne s'agit là que d'une grossière ébauche.

Le choix du matériel est déterminé par

- Le type: le matériel le plus récent est destiné aux lignes les plus fréquentées afin de satisfaire la majeure partie de la clientèle. La plupart du temps, le matériel un peu plus ancien est utilisé sur les liaisons locales, moins denses;
- Les caractéristiques techniques de la ligne: électrifiée ou non, quels systèmes de protection, quelles

possibilités de garage, ...?

- Le nombre de places requis;
- La situation des ateliers et des postes d'entretien: chaque atelier est spécialisé dans certains domaines et il faut donc veiller à ce que le matériel ne soit pas transféré trop loin en cas de réparation ou d'entretien.

La bonne personne au bon endroit

Au moment de choisir les dépôts de conducteurs qui assureront la desserte de ces trains, il faut tenir compte de la connaissance des lignes et du matériel. Chaque conducteur connaît plusieurs lignes et est familiarisé avec certains types de locomotives ou automotrices. (Afin de maintenir ces connaissances à flot, il/elle suit ce que l'on appelle une "série" - voir encadré).

Mais certains autres aspects sont également ici de la plus haute importance. Dans la mesure où les coûts supplémentaires peuvent être évités, on tente autant que possible de faire assurer la desserte des trains par des dépôts dont les conducteurs résident à proximité du point de départ de leur train. Ce n'est pas toujours un jeu d'enfant. La plupart des trains de marchandises prennent le départ ou ont, par exemple, pour terminus le

port d'Anvers où peu de conducteurs habitent.

La Direction Train essaie de parvenir au meilleur équilibre.

Recherche d'un équilibre

La Direction Réseau rédige entre-temps un projet d'horaire, à l'aide du plan de transport. Réseau formule des propositions pour combiner certaines liaisons afin d'économiser du matériel ou du personnel en ce qui concerne l'horaire. On examine ensuite si ces propositions sont réalisables. Imaginons un train A au départ de La Panne à destination de Gand et Bruxelles, un train B au départ de Courtrai à destination de Gand et Bruxelles et enfin, un train C au départ de Gand et à destination de Bruxelles. A condition de pouvoir accoupler et désaccoupler les rames à Gand, il serait alors plus efficace de ne constituer qu'un seul train qui parcourrait l'ensemble du trajet. Avant de pouvoir répondre à cette question, il est nécessaire de s'en poser d'autres, comme par exemple :

- quel est le surcoût occasionné par la connaissance de ligne des conducteurs concernés si ces relations sont combinées ?
- les dépôts concernés connaissent-ils le matériel prévu ?
- le matériel peut-il être accouplé, désaccouplé dans certaines gares?
- ...

La faisabilité technique des liaisons proposées est vérifiée en concertation avec les gares. Elles doivent disposer de possibilités de garage, les quais doivent être suffisamment longs pour la composition des trains et il faut s'assurer que chaque gare ait à sa disposition du personnel qualifié pour les éventuelles réparations rapides du matériel ou pour le (dés)accouplement des automotrices ou voitures. Un autre problème qui peut se poser réside dans le fait qu'une liaison ferroviaire donnée tra-

verse parfois trop de voies dans la gare ou juste à l'extérieur, ce qui ralentit le reste du trafic et rend cette solution impossible.

Enfin, les diverses propositions sont répercutées au client qui a alors encore tout le loisir de formuler ses propres remarques "commerciales".

Bien qu'illustrée ici de façon schématique, la constitution des roulements est un fait continu qui requiert dès lors une concertation permanente au sein d'un team de personnes issues des Directions Trains, Voyageurs, B-Cargo et Réseau.

Les personnes responsables du roulement du personnel bénéficient de l'assistance d'un système d'information appelé SKAI qui effectue les calculs du premier plan de transport. Mais ce puzzle comporte tant de pièces qu'il n'existe encore aucun système automatique permettant de réaliser l'ensemble du travail. Etablir les roulements est et demeure une tâche réservée à l'intelligence humaine.

Chaque conducteur de train appartient à un dépôt. Il existe quelque cinquante dépôts répartis sur l'ensemble du territoire. Chaque dépôt dessert plusieurs lignes sur lesquelles ses conducteurs circulent. La direction centrale attribue les lignes à chaque horaire - en concertation avec les conducteurs de train.

Comme les conducteurs ne peuvent pas tout connaître, ils sont spécialisés dans certains domaines: ils maîtrisent un nombre limité de lignes et d'engins de traction. Ces connaissances doivent faire l'objet d'un rafraîchissement régulier: tous doivent avoir au moins roulé une fois sur une ligne donnée à bord d'un certain type de matériel dans un laps de temps bien défini. C'est pourquoi les conducteurs suivent une feuille de service qui reprend diverses prestations. Cette méthode permet également d'alterner les tâches et d'éviter au maximum que deux prestations identiques soient assurées l'une après l'autre.

Les horaires SNCB également accessibles aux aveugles

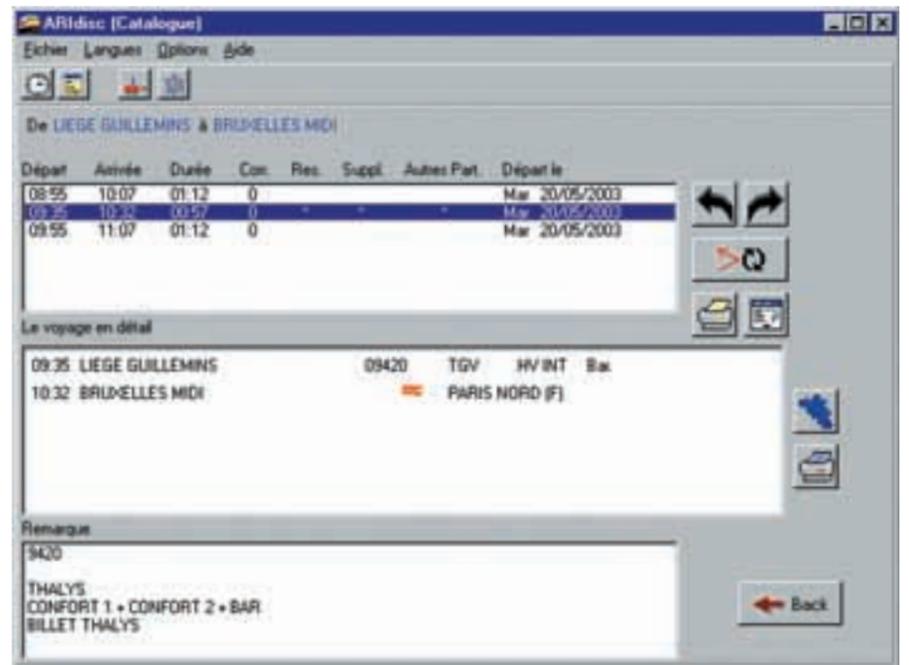
Vous qui lisez cet article n'avez évidemment pas de problème pour consulter les horaires de train dans ARI, que ce soit le CD ou sur sncb.be. Eh bien il existe aussi une version adaptée de ARI, utilisable par les aveugles.

Dès la création de ARI en "DOS" (vous vous rappelez, avant Windows!), une société de logiciels créa un programme adapté qui permettait la conversion vocale des informations dispensées par ARI. Lors du passage sous Windows, l'utilisation de graphismes ne permettait plus cette conversion. La société Sensotec contacta la SNCB afin de trouver une solution qui permette de continuer à aider les non-voyants. Le bureau ARI créa donc une version "texte" de ARI utilisable par le logiciel de communication vocale. Elle est actuellement disponible sur disquette. Fin 2003 elle sera éditée sur CD. Elle n'est malheureusement pas encore accessible via le site internet de la SNCB.

Mais comment cela fonctionne-t-il ?

A l'aide du clavier de l'ordinateur, l'utilisateur, après avoir lancé ARI, bascule la version graphique par défaut vers la version "texte". L'utilisateur dispose alors de deux possibilités, soit la transmission des informations vers la barrette braille - elle se positionne sous le cla-

vier et permet à l'utilisateur de lire les informations converties en langage tactile Braille - soit l'utilisation du convertisseur vocal, paramétrable de multiples façons (voix masculine ou féminine, puissance, fréquence, langue...). Divers raccourcis clavier permettent d'aller plus rapidement à un détail des informations, sans nécessairement attendre l'ensemble des données communiquées par la voix numérisée. L'accent a été mis sur la convivialité d'utilisation et le tout a évidemment été testé par des aveugles avant de donner le feu vert pour la diffusion de cette version très particulière d'ARI. Pour pouvoir profiter de celle-ci, l'utilisateur doit évidemment disposer du logiciel spécifique de conversion vocale. A cette fin, il peut s'adresser à la Ligue Braille, asbl, qui prend en charge l'aide aux mal et non-voyants. Celle-ci fait avec le demandeur une évaluation de ses besoins et l'assiste ensuite dans le dédale administratif lui permettant d'obtenir l'aide financière à laquelle il a éventuellement droit.



Les cheminots ont visité le tunnel de Soumagne

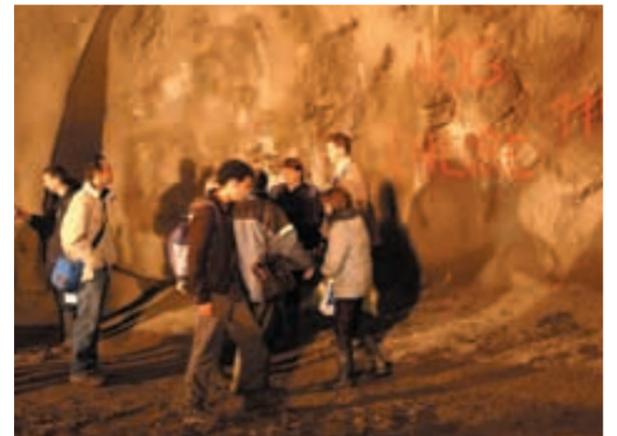
Le 24 mai, la SNCB et TUC-RAIL ont invité le personnel à jeter un coup d'oeil dans le tunnel de Soumagne. Malgré le mauvais temps, un millier de personnes ont visité le chantier long de 6,5 km sur la LGV entre Liège et la frontière allemande.



1. La visite a commencé dans la tranchée couverte de Ayeneux, à l'extrémité du tunnel du côté de la frontière allemande. Les visiteurs ont reçu à leur entrée dans le tunnel une brochure d'information sur les travaux, qui dureront jusqu'en 2005.



3. Le tunnel de Soumagne est creusé au départ de 4 chantiers. Le tronçon du tunnel du chantier visité est actuellement d'une longueur de 600 m. La promenade en souterrain a duré pour l'aller et le retour environ une petite heure. Ici, les bottes étaient absolument de rigueur.



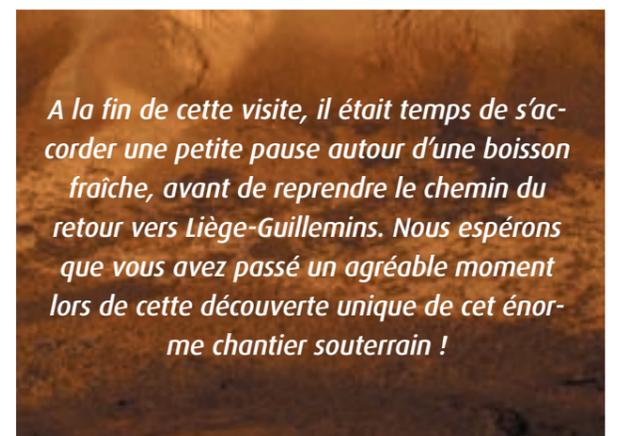
5. Les visiteurs se sont proménés jusqu'au front où cette partie du tunnel se termine provisoirement. Pour rejoindre la seconde partie du tunnel (direction Liège), il faudra encore forer dans 114 mètres de roche.



2. Avant que la visite ne commence, les guides ont donné une explication avisée sur les travaux, les matériaux qui ont été utilisés, le terrain dans la région, etc.



4. Pendant le circuit à travers le tunnel, les curieux ont pu poser des questions aux guides qui n'étaient autres que les responsables de TUC-RAIL.



Bruxelles-Midi transformée en plaine de jeux

Le jeudi 15 mai, la gare du Midi était envahie par un joyeux brouhaha d'enfants. Des centaines d'élèves ont participé à la Journée ludique, une initiative du service Communication, en collaboration avec les agences régionales VN de la Direction Voyageurs. Il s'agissait de la seconde édition de cette "Journée ludique" organisée dans la gare de Bruxelles-Midi à l'intention des écoles.

Dix-sept classes d'élèves enthousiastes ont eu la chance de découvrir la SNCB et la gare d'une manière ludique. Cette "Journée ludique" s'inscrit dans l'action "Train-Découverte", par laquelle la SNCB présente, tout au long de l'année scolaire, l'univers des chemins de fer et de la gare, aux élèves de 3ème et de 4ème primaire.

Cette fois, l'opération se concentrait dans la gare de Bruxelles-Midi, la plus grande gare de Belgique et le point central du trafic ferroviaire national et international. Cette année, les animations organisées avaient pour thème "le train et la sécurité".

A l'extérieur de la gare, les écoliers ont pu se défouler dans deux châteaux gonflables et ont reçu une délicieuse gaufre de Bruxelles en guise de collation.

Les classes se sont engagées dans un parcours ludique: pour gagner des points, chaque classe devait participer à cinq jeux différents qui consistaient entre autres en un jeu de colin-maillard, un rébus, un jeu de mémoire, un petit train vivant,....

De plus, chaque classe avait au préalable construit une maquette. Les maquettes ont été exposées en gare pendant une dizaine de jours. Ces maquettes comptaient pour des points, mais ce sont les autres classes qui étaient chargées de leur attribuer une note. Chaque partie de l'événement a été pensée, organisée et accompagnée par des agents du chemin de fer ... même si cette tâche ne faisait pas partie de leurs attributions quotidiennes, la démonstration est faite qu'il ne fallait pas des moyens colossaux, mais juste un peu de créativité pour qu'un événement soit une grande réussite.

Au terme de ce parcours, les trois classes francophones et néerlandophones arrivées en tête se sont alors affrontées dans un grand quiz. Les gagnants de cette année étaient les élèves des écoles primaires de Abraham Hans de Gand et Saint-Géry de Mons. Les élèves sont rentrés à la maison avec une B-Excursion pour toute la classe. Félicitations !



1.359 consignes à bagages "centralisées"



La Direction Voyageurs est en charge des consignes à bagages automatiques. Le bureau gérant VN 03 a étudié toutes les possibilités afin d'optimiser la qualité du service à la clientèle grâce, entre autres, à l'apport des nouvelles technologies.

Suite aux nombreux problèmes rencontrés (perte des clés, détérioration du matériel et la faillite de la firme productrice), les consignes à clés ont été mises hors service en 1999.

La télégestion centralisée est un système de télésurveillance et téléconduite à distance via le réseau informatique de la société. Ce système, composé d'un ordinateur cen-

tral relié à un serveur, permet d'assurer en real-time la gestion de l'ensemble du parc de consignes (détection immédiate des problèmes, gestion comptable efficace, neutralisation des casiers en cas d'alerte, modification instantanée des tarifs, etc).

Au terme d'études menées par IT, il est apparu qu'il était techniquement possible d'utiliser un serveur informatique pour gérer l'ensemble du parc de consignes automatiques.

Grâce à un seul serveur et un nouveau software, 1.359 casiers seront gérés en une fois, alors qu'ils sont dispersés dans les 18 plus grandes gares de notre pays.

"En train à l'heure et en sécurité"

Fin avril, la Police des Chemins de Fer et la SNCB ont inauguré un nouveau poste d'accueil en gare de Bruxelles-Midi.

Les nouveaux locaux ont été aménagés par la Direction Patrimoine en collaboration avec Infrastructure et Telecom. C'est de concert avec la Police Fédérale que les services techniques ont rénové ce bureau d'accueil, afin que les locaux puissent répondre aux critères de fonctionnalité tant pour la police que pour les voyageurs.

Sécurité, priorité n°1

Renforcer le sentiment de sécurité dans la gare est une donnée essentielle pour les dizaines de milliers de voyageurs qui y transitent chaque jour. La présence de la police contribue fortement à renforcer ce sentiment et vise à augmenter la sécurité. En ce qui concerne les implantations de la Police des Chemins de Fer dans les autres gares du réseau

- à savoir Anvers, Bruges, Charleroi, Gand-Saint-Pierre, Louvain, Liège-Guillemins, Mons et Libramont - des pourparlers sont actuellement en cours.

Protection des personnes et des biens

Le poste d'accueil est ouvert au public, que ce soit pour signaler un délit, déposer une plainte ou simplement demander une information. Ce bureau d'accueil est ouvert quotidiennement de 6h30 à 22 heures. De plus, l'équipement nécessaire y est prévu, que ce soit pour les auditions ou pour les incarcérations temporaires.

1835 : le premier train du continent circule en Belgique

1835. La jeune Belgique indépendante pétillait d'enthousiasme. Pour pouvoir acheminer voyageurs et marchandises, le gouvernement décide de construire un réseau de chemins de fer. Ce défi technologique vise à faire entrer notre pays dans l'ère de la modernité.

La première ligne de chemin de fer en Belgique a été construite entre Bruxelles et Malines. Il s'agissait également de la toute première voie ferrée publique sur le continent européen.

Elle fut inaugurée un mardi 5 mai, il y a 168 ans, par le Roi Léopold I et suscita d'emblée un grand intérêt de la part des riverains. Le trajet de Bruxelles à Malines fut effectué par un long convoi tracté par les trois premières locomotives des chemins de fer de l'Etat belge: la Flèche, la Stephenson et l'Eléphant. Pour le voyage retour, le convoi fut exclusivement tracté par l'Eléphant, la plus puissante des trois.

Avant d'en arriver là, de nombreux travaux ont cependant dû être effectués: les travaux de terrassement de la première voie, la construction de trois ponts et 43 ponceaux, les fondations et l'aménagement d'une voie principale de 20 km et de voies latérales à Bruxelles, Vilvorde et Malines. Au total, 600 personnes ont travaillé à la construction de la première ligne de chemin de fer. Celle-ci a été réalisée en moins d'un an.



Les agents de B-Security veillent sur nous et nos clients

De nos jours (mais en fut-il jamais autrement...?), insécurité et danger sont omniprésents. Gares et trains ne font malheureusement pas exception, et il est toujours possible pour un voyageur ou pour un employé de se faire bousculer ou agresser. Consciente du problème et des spécificités de son secteur d'activité, la SNCB se donne les moyens nécessaires pour la protection de tous. Sous leur nouvel uniforme facilement identifiable, les agents de B-Security sont comme des anges gardiens qui veillent au grain...

Historiquement, la police des chemins de fer fut un des premiers services mis sur pieds lors de la création de la SNCB. Il a dernièrement subi certaines mutations, avant d'aboutir à sa forme actuelle.

La situation a changé au cours de la première moitié de l'année 1999, lors de la réforme des polices: les compétences de l'ancien corps de police de la SNCB ont été transférées à la division ferroviaire de la nouvelle police fédérale. Mais comme le besoin se faisait sentir d'une présence plus active, nombreuse et concrète sur le terrain, la SNCB a décidé de créer un service de sécurité interne, tout en s'assurant que celui-ci s'inscrit dans le cadre de la loi Tobback sur les sociétés de gardiennage.

Des missions variées

B-Security a vu le jour en mars 99, brigade d'agents spécifiquement formés pour assurer des missions variées, qui complètent celles des forces ferroviaires de la police fédérale – lesquelles dépendent de la Direction de la police des voies de communication. Comptant actuellement 18 brigades sur l'ensemble du réseau, forte de

quelque 310 agents de sécurité (175 sont venus renforcer les rangs entre fin 1999 et début 2001) travaillant toujours par équipes de deux, B-Security se présente comme une force dissuasive de par sa visibilité dans les gares et à bord des trains. Le service est donc dans un premier temps préventif et se prolonge naturellement sous toutes les formes d'intervention dès que nécessaire.

Les missions de B-Security

Les missions relèvent de trois catégories:

1. La protection des personnes

De nombreuses brigades assurent la protection des voyageurs et des accompagnateurs à bord des trains, renforçant le sentiment de sécurité par leur présence visible. Elles sont habilitées à réagir ainsi qu'il convient face aux différents types de troubles susceptibles de se présenter. Des agents spécialisés sont chargés de la fouille des bagages au terminal Eurostar de Bruxelles-Midi. Enfin, la SNCB s'est dotée de moyens considérables pour assurer la surveillance électronique de ses installations, et c'est B-Security qui en assume le contrôle.

2. La protection des installations et du matériel roulant

Il s'agit d'une surveillance active visant à prévenir les vols ainsi que les déprédations et le vandalisme.

3. Le renfort en cas de catastrophe ferroviaire

Lors de situations critiques, les agents de B-Security sont chargés de faciliter la tâche des services de police et de secours, en leur prodiguant les conseils utiles de par leur connaissance du fonctionnement des chemins de fer. Mais aussi en leur prêtant main forte, et en organisant le verrouillage du secteur.

Central d'Appels

Depuis octobre 1999 existe un Central d'Appels destiné à assurer la liaison entre les membres du personnel qui ont tout lieu de craindre un problème et les agents prêts à intervenir dans les plus brefs délais. Accessible 24h/24, il joue pour une bonne partie du personnel de la SNCB un rôle déterminant, car il a permis de résoudre de nombreuses situations critiques.

"On se sent très seul lorsqu'on a le sentiment qu'une agression est sur le point de se produire", observe Hendrik Vanderkimpfen, Inspecteur principal et chef de la Division B-

Security. "Depuis que les accompagnateurs de trains ont reçu en dotation un GSM, ils ont la possibilité de contacter le Central d'Appels où qu'ils se trouvent. C'est un soutien psychologique considérable de savoir qu'il y a un personnel compétent à l'écoute, capable de dispenser les conseils nécessaires et de lancer l'alerte adéquate – vers les agents de B-Security, la police fédérale ou les services de secours. En 2002, ce Central a traité près de 11.000 appels émanant de l'ensemble des membres de la SNCB..."

Partenariat avec la Police Fédérale

Une fois par mois a lieu au moins une réunion de concertation entre les instances dirigeantes du Service Interne de Gardiennage de la division R.52 et de la Police Fédérale SPC (Spoorwegpolitie / Police des Chemins de fer).

Un bureau de la division R.52 (le bureau R.522 de Luc Delfosse) est, entre autre, chargé d'assurer cette concertation et d'établir une liaison quasi-permanente entre les services concernés.

Lors des réunions, les participants abordent les problèmes et les incidents rencontrés par le personnel

de la SNCB et discutent des stratégies et des actions communes à mettre en place en vue d'y remédier le plus efficacement possible. Des actions communes ont été menées afin de canaliser les éventuels problèmes provoqués par des bandes de jeunes (régions de Wavre, d'Ottignies, de Tournai...), à bord de trains transportant des "étudiants" (dégradations du matériel, consommation de substances psychotropes, harcèlements et rackets à l'encontre des voyageurs) ou de personnes en séjour illégal. Enfin, à certaines occasions (inaugurations de nouvelles installations, trains royaux, carnivals, manifestations sportives et culturelles (concerts de Werchter, Carnaval de Binche et d'Alost, 24 heures vélo de Louvain-la-Neuve), voire d'événements de portée internationale (comme les sommets européens), le partenariat et la complémentarité entre B-Security et la police ont toujours permis le déroulement optimal de ces événements.

Le profil de l'emploi: Rambo s'abstenir!



Vous connaissez une personne actuellement à la recherche d'un emploi, et qui se distingue par une stature et une musculature impressionnantes, ainsi que par une connaissance approfondie des différentes manières de terrasser un adversaire... Et vous pensez qu'elle réunit ainsi les qualités principales d'un futur agent de sécurité?

Si ces aptitudes d'ordre physique sont les seuls atouts du candidat, c'est loin d'être le cas!

Forte motivation

Avant tout, intégrer les rangs de B-Security suppose que l'on soit animé par une motivation bien plus forte que celle d'avoir tout simplement un job. "Il s'agit d'un métier qui se révèle très délicat sur le terrain, et dans l'exercice duquel nos agents sont régulièrement confrontés à des situations explosives et difficiles à gérer", explique Hendrik Vanderkimpen. "Un boulot comme celui-là, avec toutes les difficultés à surmonter au quotidien, il faut vraiment VOULOIR l'exercer".

Ceci étant dit, "vouloir" ne signifie pas encore "pouvoir". A la volonté avérée d'exercer cette profession exigeante s'ajoute la nécessité impérieuse d'un certain nombre de

dispositions psychologiques. "Peu importe le genre de situation à contenir face à différents types de fauteurs de troubles (un ivrogne qui importune les voyageurs, une bande de jeunes à l'affût d'un mauvais coup, un groupe de supporters énervés ou de manifestants en colère, etc.): l'essentiel est d'avoir une forte personnalité et d'être bien dans sa tête. Il faut beaucoup de sang froid pour ne pas céder aux provocations ou réagir de manière impulsive."

Psychologie

"D'ailleurs, l'aspect psychologique est prépondérant, car les agents de sécurité travaillent en étroite collaboration avec les psychologues attachés à la SNCB, tant pour la préparation au travail sur le terrain que pour faire ensuite le debriefing par rapport aux situations vécues." Nous l'avons dit plus haut, une taille et un poids dissuasifs ne constituent pas forcément des atouts dans le métier d'agent de sécurité. Et si cela n'interdit pas à certains membres de B-Security d'appartenir à la catégorie des "costauds", un physique imposant peut à l'occasion représenter un handicap, en raison d'une malencontreuse interprétation des principes virils dans le chef des plus

farouches fauteurs de troubles... "Récemment, une équipe d'agents est intervenue pour un début de bagarre initié par un groupe de supporters particulièrement agressifs", raconte Hendrik Vanderkimpen. "Elle était composée d'un homme plutôt bien bâti et d'une frêle jeune femme... Pour le premier, son caractère imposant a eu pour principal effet de compliquer les choses. En revanche, sa collègue, plus menue, a su rapidement trouver les arguments qui devaient permettre de calmer le jeu."

La moralité à tirer de cette histoire est simple: "Au sein de la SNCB, la philosophie de la profession d'agent de sécurité repose sur une maîtrise de son propre comportement. Il faut être capable de s'adapter au contexte, de comprendre très vite l'attitude à adopter, la manière de poser son regard et de positionner son corps. Et savoir parler..."

Une formation complète

Nul n'intègre les équipes de B-Security sans remplir un certain nombre de conditions, dont la plupart sont réhabilitaires – les portes se ferment dès qu'un des critères est pris en défaut...

Ne parlons même pas des évidences qui s'imposent d'elles-mêmes, comme le casier judiciaire vierge ou l'enquête de moralité obligatoirement sanctionnée par un verdict positif. De même, il faut satisfaire aux examens médicaux (peu importe la stature, du moment que la condition physique permet de réagir de manière adéquate aux différents cas de figure qui se présenteront dans le cadre des missions de sécurité), ainsi qu'aux tests psychotechniques. Ces derniers ont pour objectif d'écarter les individus peu équilibrés, trop peu ou trop réactifs, sensibles aux pressions extérieures ou à la personnalité trop floue.

Evoquons plutôt une formation résolument complète, à laquelle même d'anciens membres des forces de police doivent se plier – au moins partiellement, afin de se familiariser aux spécificités de la sécurité dans le secteur des chemins de fer. Chaque étape de cette formation se clôture par des épreuves orales ou écrites, ouvrant ou fermant la porte à la suivante.

A la base

Organisée en deux volets complémentaires, la formation de base initie le candidat au fonctionnement interne de la SNCB, afin de le préparer à l'exercice d'une mission de gardiennage et de sécurité dans cet environnement spécifique.

Un premier cycle de onze jours expose dans le détail le monde ferroviaire ainsi que les structures propres à



la SNCB (organisation de l'entreprise, matériel roulant, signalisation, produits "voyageurs", méthodologie du transport...).

Le second cycle (huit jours) aborde concrètement l'organisation et le fonctionnement du service interne de gardiennage. Sont ici passés en revue des notions élémentaires de droit pénal, les lois et règlements particuliers aux chemins de fer et à leur exploitation, les mesures à prendre en cas d'incident ou d'accident ferroviaire, ainsi que les synergies avec les autres services de police. Le candidat a également l'occa-

sion d'avoir un premier contact avec des membres du personnel – ceux avec qui il sera amené à collaborer de manière directe dans le cadre des missions de sécurité.

Formation spécifique

Dispensée par un organisme privé spécialisé et agréé par le ministère de l'Intérieur (Securis, Securitas, Groupe 4...), et comprenant 120 heures de cours, cette formation est, elle aussi, structurée sur deux axes.

Le premier (66 heures) initie le candi-

dat aux facettes fondamentales d'un service de sécurité et de gardiennage, avec l'examen des compétences, obligations et responsabilités d'un agent, l'étude des techniques et interventions spécifiques selon les cas de figure qui se présentent (alerte à la bombe, accident ferroviaire, incendie...). Il lui fournit également les clés d'une approche psychologique des conflits, ainsi que les manières permettant de nouer un dialogue pour une résolution "en douceur".

Le second volet se propose d'approfondir ces connaissances indispensables.

Formation locale

Après la théorie vient le moment crucial de la mise en pratique. Durant une dizaine de jours, le (futur) agent de sécurité se trouve affecté à une zone déterminée, sous la supervision d'un dirigeant de brigade. A l'issue de cette période, un ultime entretien d'évaluation permettra au responsable de juger de manière définitive des qualifications de la recrue pour cette fonction.

Dans le feu de l'action



Depuis le début du mois d'octobre 2001, la Brigade Trains "B-Security" est spécifiquement affectée à la protection du personnel et des voyageurs sur les lignes qualifiées de sensibles. Soit celles où l'on rencontre régulièrement des personnes animées de mauvaises intentions – des "simples" resquilleurs aux voyous à la recherche d'un mauvais coup, en passant par les voleurs à la tire.

Le moins qu'on puisse dire est que les journées des agents spécialisés qui composent ces brigades ne sont pas des sinécures. On le devine à la lecture de quelques statistiques: l'an dernier, ils ont accompagné 5.606 trains, pour être confrontés à 1.333 personnes tentant de voyager gratuitement, à une vingtaine d'agressions verbales et à 63 agressions physiques. Dans ces derniers cas, près d'un fauteur de troubles sur cinq était armé (couteau, coup de poing américain, pistolet...).

Le caractère animé des missions de la Brigade Trains ne fait plus aucun doute lorsqu'on entame la conversation avec quelques-uns de ses membres. Frédéric Payet, Jean-François Cominette et Filip Fredrix nous ont narré quelques anecdotes de terrain pour le moins significatives, avec le naturel serein des professionnels habitués aux situations les plus explosives.

Sept dans un cagibi

"Vous le savez par les chiffres, les gens qui refusent de payer leur titre de transport sont particulièrement nombreux", explique l'agent spécialisé Jean-François Cominette. "Leur tactique est le plus souvent de s'enfermer dans les toilettes pendant toute la durée du trajet, ce qui ne passe jamais longtemps inaperçu... A ma connaissance, le record est détenu par des personnes d'origine roumaine, retranchées à sept dans ce minuscule espace!"

D'ordinaire, les resquilleurs n'opposent guère de résistance, dès qu'ils se trouvent face à un chef de train épaulé par un trio d'agents décidés.

Soit ils acceptent la transaction, soit ils se voient confiés à la police au prochain arrêt...

Il arrive cependant que la brigade doive tenir tête à une bande composée de plusieurs dizaines de jeunes plus que turbulents. Un contexte particulièrement délicat à gérer, puisqu'il suffit de peu pour que les choses dégénèrent gravement. Nos interlocuteurs se souviennent ainsi d'une altercation avec une bonne quarantaine de jeunes: ils venaient d'expliquer au chef de train, avec un vocabulaire assez imagé, qu'il n'était pas question de payer le moindre billet.

"Notre rôle est alors de protéger l'accompagnateur du train, et de prendre la situation en main", poursuit Frédéric Payet. "Certainement pas en sortant l'artillerie – nous ne sommes pas armés –, ni en effectuant un numéro à la Bruce Lee. Même si nous sommes formés à certains aspects de la self-défense, ces méthodes n'interviennent qu'en tout dernier recours. Le principe est, au contraire, de tout faire pour calmer le jeu, en établissant un dialogue ferme mais diplomatique. Et si vraiment les mots ne suffisent plus à endiguer l'agressivité, il faudra sans doute en arriver à utiliser des arguments plus persuasifs, pour maîtriser le ou les meneur(s)."

Plusieurs langues

Pour que le dialogue soit possible, et puisque les personnes qui transitent sur le réseau ferroviaire belge proviennent de nombreux pays, les agents de la Brigade Trains ont assimilé des rudiments linguistiques qui leur permettent d'interpeller les usagers récalcitrants dans leur langue – turc, russe, roumain, italien, espagnol... "Le fait d'apostropher un chef de bande en arabe, comme je l'ai fait lors de cette altercation, a souvent pour résultat de casser son assurance et celle du groupe entier, de les calmer", poursuit Frédéric Payet. "En règle générale, il faut parler en trouvant le juste équilibre entre politesse et fermeté, en gardant à l'esprit que

l'humour est encore la meilleure arme pour déstabiliser un adversaire et éteindre un conflit."

Pas très grand, mais bénéficiant de l'efficacité combative que lui confèrent un ancien titre de champion du monde de kick-boxing et la maîtrise de plusieurs disciplines martiales, Frédéric Payet n'en use cependant pas. "Si la confrontation dérape jusqu'au pugilat, il faut encore et toujours conserver le contrôle de la situation. Pas question de blesser un individu, même s'il fait preuve d'une combativité acharnée. La règle est simple: parer les coups et bloquer l'adversaire au sol jusqu'à ce qu'il se calme."

L'immobilisation de la personne est du reste un devoir pour les agents de B-Security, qui n'ont pas de pouvoir d'arrestation. "Ca, c'est le rôle de la police", observe Filip Fredrix. "Nous avons ainsi récemment été appelés à l'aide par un jeune homme, dans un couloir de la gare du Midi. Les larmes aux yeux et tremblant, il nous a dit qu'il venait de se faire raquetter et a désigné un individu flânant plus loin. De fait, en nous voyant aller vers lui, celui-ci a immédiatement pris ses jambes à son cou. Une vingtaine de mètres plus loin, il est tombé, et je l'ai maintenu par terre le temps que la police, appelée par mon collègue, arrive sur les lieux et le prenne en charge..."

Si nos trois agents ont un message à faire passer aux membres du personnel de la SNCB, il s'agit du même: "Ne jamais essayer de résoudre par eux-mêmes un conflit, quel qu'il soit. A la moindre alerte, le mieux est d'appeler en renfort les services de B-Security. Il est déconseillé de prendre des risques."

Technique de combat

Consciente des risques liés au métier d'agent de sécurité, la direction de Réseau a intégré à la formation permanente de ses brigades un cours de self-défense. Baptisé TIS (Technical Intervention Security) et dispensé six fois par an par un groupe de huit moniteurs experts en la matière – ils ont été formés à la SUGE, la Surveillance Générale française –, ce cours poursuit deux objectifs.

"Le premier est d'apprendre aux agents à modifier leur comportement lors des interventions", explique Frédéric Payet, agent de la Brigade Trains et également moniteur. "Il s'agit par exemple de respecter une certaine distance de sécurité, en fonction de la position d'un adversaire. Chacun des trois agents d'une équipe doit aussi apprendre son rôle exact: interpellier et dialoguer, ou protéger."

Frédéric Payet enseigne d'autres techniques que celles qui ont pour principe de porter des coups: "L'essentiel de cette formation consiste à apprendre les mouvements qui permettent de maîtriser ou d'immobiliser un individu, sans lui causer de dommages corporels. Cela peut paraître compliqué, mais avec un minimum d'entraînement, il suffit de trois doigts pour empê-

cher quelqu'un de bouger, quels que soient sa taille et son poids. Autres aspects privilégiés dans le cadre de l'enseignement TIS: l'esquive des coups, et l'acquisition de gestes automatiques pour se dégager d'une prise quelconque – à la gorge, au revers du veston, au bras... Très simple à réaliser, et plutôt efficace puisque cela permet de faire comprendre à un adversaire qu'il a en face de lui. Ceci est déterminant, car nous sommes le plus souvent confrontés à des jeunes qui pratiquent eux-mêmes des arts martiaux..."

Selon Frédéric Payet, l'élément fondateur de ce métier très particulier d'agent de sécurité réside cependant ailleurs que dans la science du combat. "A mon sens, la maîtrise de soi est un critère essentiel. Il faut être capable de ne jamais répondre aux provocations, de rester indifférent aux insultes et de conserver un ton poli en toute circonstance."

Et d'ajouter avec un grand sourire: "En fait, je ne sors de ma réserve que lorsque je vois quelqu'un se permettre de traiter de tous les noms un membre du personnel roulant, qui fait simplement son travail."

Les graffitis, un art destructeur

La raison d'être de B-Security ne se limite pas aux seules interventions liées aux différentes formes de criminalité. Depuis peu, une autre de ses attributions consiste à lutter contre un phénomène apparu vers le milieu des années 80, et qui connaît actuellement une prolifération exponentielle: les graffitis.

D'aucuns y voient une forme d'art contemporain et typiquement

urbain, se fâche Gauthier Baijot, chef de sécurité adjoint en charge de ce dossier. "La SNCB prend aujourd'hui ce problème au sérieux, compte tenu du coût énorme qu'il représente. Il faut savoir que les frais de nettoyage de notre matériel roulant et des installations se sont élevés à près d'2,2 millions d'euros en 2002..."

Il n'y a pas si longtemps, la SNCB a opté pour une attitude favorisant la prévention. En association avec des groupes de graffiteurs, plusieurs initiatives ont vu le jour, débouchant par exemple sur la décoration de la gare de Bruxelles-Chapelle ou sur celle d'un ensemble de six wagons à marchandises garées à Bruges. Ceci n'a malheureusement pas mis un terme aux opérations illégales d'autres groupes de taggeurs, d'ailleurs très souvent impliqués dans plusieurs activités délicieuses.

"L'heure est dès lors à une politique de répression", poursuit M. Baijot. "Nous avons désormais établi une collaboration étroite avec la cellule "Tag" de Pol-Bru (la police de Bruxelles), qui possède une base de données riche de quelque 1.300 taggeurs identifiés. Elle sera utilisée en complément de celle que nous avons nous-mêmes constituée, nos agents ayant été formés pour prendre des clichés de graffitis dans les moindres détails – ces photos servent à identifier les caractéristiques propres à chaque graffiteur. Cette collaboration avec Pol-Bru nous permettra notamment de faire aboutir bientôt un dossier à charge de l'un d'entre eux, dont les activités cumulées ont induit un coût de 78.000 euros pour la SNCB!"

Autre mesure à adopter dans le



urbain, ce que ne dément du reste pas la qualité de certaines réalisations. Le fait est que le talent de certains "taggeurs" a été reconnu officiellement, leur permettant de s'élever au rang d'artistes réputés.

Le problème est que la grande majorité des auteurs de graffitis ont choisi de s'exprimer sauvagement, étalant n'importe où leurs œuvres colorées alors qu'on ne leur a rien demandé. "Il s'agit donc d'une véritable déprédation des biens, d'actes de vandalisme authen-

ter, ce que ne dément du reste pas la qualité de certaines réalisations. Le fait est que le talent de certains "taggeurs" a été reconnu officiellement, leur permettant de s'élever au rang d'artistes réputés.

ter, ce que ne dément du reste pas la qualité de certaines réalisations. Le fait est que le talent de certains "taggeurs" a été reconnu officiellement, leur permettant de s'élever au rang d'artistes réputés.

Le train sur les Champs

Depuis que l'événement (voir C'est à Dire 2/2003) a été inauguré officiellement le 16 mai, la curiosité des amateurs ne s'est pas relâchée. Cette exposition de trains sur les Champs-Élysées à Paris a attiré un public aussi varié que la clientèle des chemins de fer, venu exprès ou par hasard.

Ce n'est pas tous les jours que l'on peut dévoiler aux voyageurs ce qui se passe dans les coulisses et comment circule un train que beaucoup ne voient même plus tant il fait partie de leur vie quotidienne.



Nouveaux abords pour la gare de Bornem



Après un an et demi de travaux, le réaménagement des abords immédiats de la gare de Bornem vient de prendre fin.

La nouvelle place de la gare est appréciée tant par les voyageurs que par les habitants du quartier. De plus, de nombreuses améliorations pratiques ont été prévues pour le confort des clients: 336 râteliers sécurisés pour vélos, un nouveau

parking autos de 130 places, ainsi qu'une zone kiss & ride devant la gare. Le quai a été rehaussé et est situé 50 cm au dessus des voies, simplifiant ainsi l'embarquement et le débarquement des passagers, et un espace d'attente couvert comportant des sièges a été aménagé. Le nouveau passage sous voies permet d'accéder plus facilement à la gare dans les deux sens et réduit la

distance de marche entre l'emplacement de parking ou l'arrêt de bus et le train.

Au total, les investissements consentis pour les travaux de rénovation à Bornem s'élèvent à 2,65 millions d'euros. La SNCB y a contribué pour 1,70 million d'euros, De Lijn 27.000 euros et la commune de Bornem pour 940.000 euros.

Votre avis pour Sophie

Voici le courrier qui a attiré notre attention.

Chère Sophie,

Je travaille comme conducteur de train à Louvain. Le magazine du personnel est pour moi un bon moyen de découvrir d'autres facettes de notre grande entreprise. Dans plusieurs articles, il y a un renvoi à l'Intraweb si l'on souhaite obtenir davantage d'informations. Le problème est que comme conducteur de train, je n'ai pour ainsi dire pas la possibilité de consulter l'intraweb. Au dépôt, il y a un ordinateur relié à l'intraweb, mais malheureusement, il est utilisé en permanence pour le service. Il est donc très difficile, voire impossible de consulter l'intraweb à titre personnel - en particulier pour glaner quelques informations concernant les services de la SNCB et n'ayant rien à voir avec l'exécution du service. C'est la raison pour laquelle j'aimerais suggérer de rendre l'intraweb accessible à tous les agents via l'ordinateur dont ils disposent à leur domicile. Selon moi, il doit être possible de réaliser un accès à l'intraweb à l'aide du numéro d'identification et d'un code secret. Cet accès peut être limité aux pages web contenant des informations librement accessibles, tandis que l'accès à des données confidentielles peut être refusé. De plus, il serait ainsi possible d'envoyer le C'est A Dire sous forme électronique aux agents connectés. Cela permettrait aussi d'économiser du papier et des frais d'envoi.

Salutations cordiales.

Un conducteur de Louvain.

Actuellement, l'accès à l'intraweb en dehors de la SNCB est limité à certaines catégories de personnel (par exemple le personnel qui doit pouvoir intervenir sur des systèmes informatiques à partir de leur domicile).

Ouvrir l'accès de l'intranet à l'ensemble du personnel de la SNCB n'est pas envisagé pour l'instant. Cet accès nécessiterait l'acquisition de matériels et de logiciels complémentaires car les configurations actuelles (firewall, capacité de lignes, etc.) ne sont pas dimensionnées pour permettre un accès potentiel de plusieurs milliers de personnes simultanément.

Promotion Thalys 'Pals' : en voyage avec vos amis

Durant les mois d'été, vous pouvez faire bénéficier vos proches ou vos amis des tarifs FIP pour le Thalys.

La promotion 'Pals' est valable pour des voyages effectués entre le 1er juillet et le 31 août 2003 inclus.

Les relations Thalys concernées :

- Paris-Nord* - Belgique
- Paris-Nord* - Allemagne
- Paris-Nord* - Pays-Bas
- Belgique - Allemagne
- Belgique - Pays-Bas

* La promotion n'inclut pas les trajets au départ ou à destination de l'Aéroport CDG TGV ou Marne-la-Vallée.

Le bénéficiaire de facilités de circulation peut acheter des billets au tarif FIP pour 4 proches ou amis au maximum. Lors de l'achat, il vous suffit de présenter un document justificatif (libre-parcours, titre de légitimation pour billets gratuits Benelux ou carte internationale de réduction FIP) au guichet d'une gare (pas de vente par téléphone).

Vous pouvez uniquement acheter des billets de Confort 1, quelle que soit la classe indiquée sur le document justificatif. Echange et remboursement ne sont pas autorisés.

Le bénéficiaire de facilités de circulation n'est pas obligé d'accompagner ses amis ou proches lors du voyage.

Depuis le 15 juin, quelques nouveautés tarifaires peuvent être obtenues dans les gares ou en consultant le site de la Direction Voyageurs (International) sur l'intraweb.



Lu dans *Het Laatste Nieuws* du 30/04/03

Les collaborateurs de Jacques lui offrent le champagne pour sa dernière journée de travail

Alost—Hier, Jacques Dierick (64 ans), roi incontesté du bavardage et du commérage dans le train Alost-Bruxelles de 7h02, a t t au champagne sur le quai numéro 3 par ses compagnons de navette du matin. "Je travaille la Direction des Impôts Bruxelles. C'est mon dernier jour de travail et je dois encore aller une fois au bureau pour voir si tout est en ordre. Je fais les navettes en train depuis 42 ans. La voiture ? Très peu pour moi car je teste les embouteillages" nous confie cet habitant de Hofstade. Le matin comme le soir, il voyage en compagnie d'un petit groupe d'habitants. "Le soir, je ne voyage pas avec

les mes personnes que le matin. Il n'est pas possible de constituer le même groupe l'aller et au retour. Nous nous installons toujours au même endroit dans le train. Si quelqu'un ose prendre notre place, nous le regardons de travers. Après toutes ces années, j'ai bien le droit de revendiquer ma propre place, pas vrai ?" Pour Jacques, qui lit notre journal depuis 38 ans d j , le drink du matin avec Emilienne, Nadine, Nathalie, Frans et Marleen a t une surprise. L on et Godelieve faisaient galement partie de la joyeuse troupe du matin. Mais suite la r ception improvisée, les gais lurons ont rat leur train.

Aménagement "gares & environnement"

Nul n'ignore qu'il est parfois très compliqué pour un particulier d'obtenir les autorisations d'urbanisme nécessaires pour modifier une façade ou construire une dépendance... Sachant cela, qui s'étonnera d'apprendre que la gestion de son impressionnant patrimoine immobilier représente une tâche particulièrement complexe pour la SNCB ?

Sur le seul territoire wallon, l'infrastructure des chemins de fer est riche de 112 gares et 145 points d'arrêt – pas moins ! La plupart de ces ouvrages ont été édifés il y a belle lurette, de sorte que plusieurs d'entre eux ont fort logiquement eu les honneurs d'un classement historique, du fait de leur valeur architecturale. Tel est par exemple le cas de la magnifique gare Centrale de Bruxelles, de celle d'Anvers-Central, ou pour se limiter à la Wallonie, celles de Braine-le-Comte, de Péruwelz ou de Saint-Ghislain.

Les questions relatives aux aménagements du vaste domaine ferroviaire couvrant des aspects très différents, il s'avérerait nécessaire de mettre au point une stratégie susceptible de simplifier les choses. Trois administrations éminemment concernées ont décidé d'unir leurs forces afin

d'harmoniser leurs objectifs: la SNCB bien sûr, la SRWT (Société régionale wallonne des transports) et la DGATLP (Direction générale de l'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine).

Ces trois partenaires ont élaboré une sorte de cahier des charges, qui leur permettra à l'avenir de concilier leurs différents points de vue pour tout ce qui concerne les travaux visant les gares et leur environnement immédiat. Soit les aménagements, les rénovations et la valorisation des bâtiments, ainsi que la revitalisation des espaces publics limitrophes.

Une philosophie commune

Ainsi, les considérations plus techniques chères à la SNCB, l'intérêt pour la protection du patrimoine ferroviai-

re de la DGATLP et les soucis économiques de la SRWT (dans le cadre du Contrat d'avenir pour la Wallonie et de la politique de mobilité) s'harmonisent en une philosophie commune. Laquelle débouche d'ores et déjà sur des projets qui, à terme, feront de chaque gare un espace accueillant et fonctionnel, pratique sur le plan du transport des voyageurs et des marchandises, et parfaitement intégré à l'urbanisme environnant.

Les recommandations seront adressées aux différents auteurs de projets, ainsi qu'aux administrations en charge des demandes de permis d'urbanisme. L'année 2003 sera une année forte pour ce jeune groupe de travail, puisque le programme d'investissements de la SNCB au niveau de l'aménagement des gares tourne aux alentours d'une trentaine de millions d'euros...

Consommation d'énergie: la chasse aux gaspils est ouverte à l'UIC

Beaucoup d'innovations techniques pourraient être appliquées aux chemins de fer afin d'en réduire l'importante facture énergétique. Sur internet, un site de l'UIC (Union Internationale des Chemins de Fer) propose d'en faire le tour, en quelques clics de souris.



Le train est l'un des moyens de transport les moins gourmands en énergie et les moins polluants. Pourtant il est encore possible d'améliorer les choses dans ce domaine. Les efforts qui sont développés en ce sens sont d'autant plus justifiés qu'ils permettent de gagner sur deux tableaux: en réduisant la facture énergétique globale et en contribuant à la diminution des coûts environnementaux.

A elle seule, l'énergie de traction peut représenter de 5 à 10 % des coûts directs des opérateurs ferroviaires. Pour la SNCB, la facture s'élève à environ 70 millions d'euros par an. Mais la consommation d'énergie – peu importe que celle-ci soit d'origine fossile (comme le gaz ou le pétrole) ou nucléaire – entraîne bien d'autres coûts moins visibles, qui se paient cependant cash au niveau environnemental: il s'agit de tous les coûts dits "externes", qui n'apparaissent nulle part dans la comptabilité des entreprises, mais que la collectivité doit assumer dans son ensemble.

Alléger la note !

Pour le transport ferroviaire, on constate que 70 % de ces coûts indirects sont étroitement liés à la consommation d'énergie, et plus particulièrement à la production de CO₂, à l'origine des changements climatiques. En dépit des très bonnes performances du train par rapport aux autres moyens de transport, la note "énergie" reste donc particulièrement salée. D'où l'intérêt de chercher de nouvelles pistes pour réduire la facture...

C'est ce qui a incité l'UIC à intensifier la recherche sur le développement de technologies susceptibles de réduire la consommation des opérateurs ferroviaires. Fruit de ce travail, une base de données extrêmement pratique que l'on peut consulter sur internet. En quelques clics, vous pouvez y comparer les avantages comparés de différentes technologies existantes ou en développement: chacune d'entre elles fait l'objet d'une évaluation portant sur son efficacité, sa rentabilité et son potentiel. Pour en savoir plus sur l'aéro-dynamique des pantographes, l'isolation thermique des voitures, les techniques de récupération de l'énergie de freinage ou le recours au matériaux composites *ultra-light*, jetez un coup d'oeil sur ce site: c'est une mine de renseignements.

www.railway-energy.org (site en Anglais uniquement)

Le Rapport Annuel 2002 est paru



Le rapport annuel 2002 de la SNCB est paru. Ce document, publié chaque année à la même époque, retrace les faits marquants de nos activités au cours de l'année écoulée.

Essentiellement destiné à un public externe (cabinets ministériels, entreprises, presse...), le rapport annuel doit refléter l'image de l'entreprise et permettre aux personnes qui le reçoivent de mieux connaître et comprendre la SNCB.

Les résultats financiers de l'entreprise y sont expliqués et détaillés. Le rapport annuel fait aussi le bilan de nos différentes activités, transport de voyageurs national et international, transport de marchandises, nos filiales...

Le document décrit par ailleurs le fonctionnement des différents organes de gestion de l'entreprise (Conseil d'Administration, différents comités, ...).

S'il résume les activités et résultats passés, le rapport annuel énonce aussi les défis devant lesquels l'entreprise se trouve. Avec une très lourde perte (-911 millions €) et une dette en augmentation, la SNCB est dans une situation financière

très inquiétante et nécessite des actions urgentes. Par ailleurs, notre société se voit confrontée à une concurrence croissante, aujourd'hui présente dans le domaine du transport des marchandises, demain pour tout ce qui concerne les voyageurs. Face à ces défis majeurs, il est impératif que notre entreprise mette en place un plan d'action qui lui permette de redresser la situation, d'assurer son avenir et de se créer une place de choix dans le nouveau contexte européen. C'est dans ce but que la proposition **MOVE 2007** a été développée. Elle nécessite la collaboration de toutes les parties impliquées: l'Etat, le Conseil d'administration, le management, le personnel et les organisations syndicales.

Service éditeur : **Communication, Médias internes avec Anne-Catherine, Jean-Paul Dumoulin, Exelmans Graphics, Leo Goossenaerts, Yves Goux, Els Houbrechts, Julie Kermorant, Alain-Pierre Meeus, Denis Moïnil, Jan-Hein Prieels, Serdu, Jean-Pierre Vantighem, Annelies Van Wijmeersch**
Production Impression et distribution: **Facility management**
Correspondance **C'EST À DIRE - Section 26/2, rue de France 85 à 1060 Bruxelles**
Tél.: 02 526 37 83 - (911/63783), Fax: 02 526 37 86 - (911/63786)
TeamWare: 16.042: CADWZ - E-Mail: cadwz@b-rail.be



Le papier de **C'EST À DIRE** respecte l'environnement

Membre

