

CONNECT /// 24

magazine du personnel du groupe SNCB // été 2007



// Groupe SNCB

Le plan d'investissements

// Concentration des cabines de signalisation

Vers des conditions de travail efficaces

// Recrutement

Diversité & techniciens



sommaire

magazine du personnel du groupe SNCB

// Stratégie

Railteam est né ! page 3

Investissements à Zeebrugge page 3

Concentration des cabines de signalisation: vers des conditions de travail modernes et efficaces page 4

// Talent

60 contrôleurs agréés parmi nous page 6

Mon boulot ? Conseiller en prévention page 8

Conducteur et dessinateur page 9

// Ici & ailleurs

Plan d'investissements Groupe SNCB:

Des milliards pour rester au top niveau page 10

– SNCB Holding: investir dans les personnes et dans les moyens page 11

– Infrabel investit pour son personnel page 12

– SNCB: pour le confort du travail aussi page 12

Le train s'arrête à nouveau à Evergem page 13

Nouveau terminal trimodal pour le port d'Anvers page 14

Le VOKA fait la pub pour le rail page 14

Mobistar roulera trois ans encore pour la SNCB page 15

Watou 2007: l'été de la poésie page 15

// Nous

Tour de France: la SNCB participe page 15

Teambuilding services de sécurité page 16

Recrutement: diversité & techniciens page 17

Espace Guillemins: ça déménage ! page 18

Brillante prestation de l'Atelier de traction d'Ostende page 18

Technology Day: leurs techniques pour notre sécurité page 19



Edité pour le groupe par SNCB Holding
avec Anne-Catherine, Christiaan Clapuyt,
Annelies De Keyser, Caroline De Lille, Marinka D'Hondt,
Jean-Paul Dumoulin, Leo Goossenaerts, Martial Host,
Romina Keller, Alain-Pierre Meeus, Denis Moinil,
Philippe Thils, Vanessa Vandenbruwaene,
Barbara Verwilligen et Jean-Pierre Vantighem

Production: B-Print.

Rédaction: Connect, H-CO.001, s. 26/2,
52-54 rue de France 1060 Bruxelles

e-mail: connect@b-holding.be

Le papier de Connect
respecte l'environnement



Membre de l'



stratégie

// Grande vitesse

Railteam est né!

// Voyager en train à grande vitesse à travers l'Europe ne sera bientôt plus pareil : Railteam permet de voyager avec différentes compagnies, tout en profitant d'avantages similaires. Explication.

A l'instar de ce qui se fait pour l'aérien, les compagnies européennes de chemins de fer Deutsche Bahn, SNCF, SNCB, Eurostar, NS Hispeed, ÖBB et SBB, ainsi que les filiales à grande vitesse Thalys, Lyria et Aléo se sont rapprochées afin d'offrir aux voyageurs européens plus de facilités et plus de confort. Le but: garantir un même degré de confort, de ponctualité et de sécurité, peu importe le train à grande vitesse emprunté. Concrètement, d'où qu'il parte et où qu'il aille, quel que soit le train qu'il

emprunte, le voyageur à grande vitesse dispose de la même qualité d'information et un accompagnement de bout en bout.

Réservation commune

Les partenaires de Railteam ont également l'ambition de développer un système de réservation propre pour un éventail de destinations aux meilleurs prix. Enfin, les clients fidèles et voyageurs réguliers auront la possibilité d'épargner des points et d'accéder aux différents salons d'affaires des compagnies participantes.

RAILTEAM



Marc Descheemaeker, administrateur délégué de la SNCB et ses confrères européens au sein de Railteam.

D'ici à 2010, 25 millions de voyageurs internationaux emprunteront le réseau ferroviaire à grande vitesse européen.



// Modernisation et expansion

100 ans de présence du rail dans le port de Zeebruges

// Le port de Zeebruges a cent ans. Infrabel croit dur comme fer à l'importance des ports belges en tant que moteur de l'économie et réaffirme cette croyance en célébrant, avec les autorités portuaires de Zeebruges et les entreprises, ce centième anniversaire.

Le port de Zeebruges est, selon les normes portuaires, un jeune port. Sa localisation offre un accès éminemment stratégique au marché européen. Le trafic marchandises va encore augmenter à Zeebruges dans les années à venir. Par conséquent, Infrabel souhaite être un partenaire important pour le trafic maritime et accompagner le développement du port en offrant à ses clients une infrastructure ferroviaire adaptée à leurs besoins.

Portes ouvertes

Pour célébrer ce centième anniversaire, les autorités portuaires ont ouvert les portes du port au grand public. Infrabel a participé à l'événement en exposant quelques-uns de ses engins lourds destinés à l'entretien des voies et en organisant des démonstrations de soudures aluminothermiques. Dans la tente installée sur le dock Albert II tout juste inauguré, Infrabel a présenté aux visiteurs les projets qu'elle a en réserve pour le port comme, entre autres, la modernisation de

Zeebruges-Formation, la courbe Ter Doest et la troisième voie entre Bruges et Zeebruges. Infrabel a également mis en circulation des trains spéciaux entre Bruges et Zeebruges dont le parcours se poursuivait jusque dans les faisceaux de l'avant-port afin de permettre aux milliers de visiteurs de découvrir le port facilement et rapidement.



CHRISTIAAN CLAPUYT

stratégie

// Concentration des cabines de signalisation

Vers des conditions de travail modernes et efficaces

// Infrabel a conclu récemment un important contrat dans le cadre de la concentration de ses cabines de signalisation. Cette priorité stratégique d'Infrabel promet de belles avancées tant pour le personnel Réseau oeuvrant en cabine que pour les agents de l'Infrastructure chargés de la maintenance de la signalisation.

au travail de programmation nécessaire pour gérer la signalisation dans une zone donnée. Jusqu'à présent, ce travail fastidieux de contrôle était exclusivement effectué manuellement, en passant en revue un à un tous les scénarios possibles. Assisté dans sa tâche, le personnel pourra alors se concentrer sur les études, essais sur site et mises en service.

"Les nouvelles loges offriront en outre davantage d'espace intérieur et seront pourvues d'un équipement de diagnose. Ce dispositif permettra de connaître à tout moment l'état de fonctionnement de la loge. Consulté à distance depuis la cabine de signalisation, il permettra de cerner la cause d'un problème en cas de dérangement avant même de se rendre sur le terrain. Les interventions du personnel technique des arrondissements Infrastructure seront donc facilitées", explique Willy Tillieu, Ingénieur principal au Service Signalisation de la Direction Infrastructure. "En plus de bénéficier de plus d'espace pour se mouvoir à l'intérieur des loges, les techniciens sauront d'avance quelles initiatives prendre pour lever un dérangement. Ils pourront également mieux déterminer quel matériel emporter avec eux sur site. La levée des dérangements s'en trouvera accélérée".

Parallèlement au contrat conclu, d'autres innovations s'annoncent dans le cadre de la concentration des cabines de signalisation d'Infrabel, notamment une nouvelle approche de la maintenance.

Ainsi, le "Help desk Signalisation" travaillera bientôt 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Dotés des outils de consultation à distance déjà évoqués, ses agents pourront épauler les techniciens de la signalisation sur site. De plus, certaines camionnettes des équipes techniques chargées de lever les dérangements seront pourvues du matériel standard

DENIS MOINIL



Ergonomie et confort en cabine de signalisation

En signant avec Siemens et Alstom un contrat de 414 millions d'euros, Infrabel entend poursuivre activement la concentration de ses cabines de signalisation. En 2012, le réseau ne comptera plus que 31 cabines ultramodernes (plus 11 pilotables à distance) contre 368 en 2004.

Ce contrat porte sur la livraison et l'installation des équipements techniques (PLP: Poste à logique programmable) des nouvelles cabines, notamment les loges, situées le long des voies. Celles-ci relaient les informations de signalisation échangées entre les cabines et les signaux et aiguillages.

Une centaine de personnes seront engagées par Infrabel et une soixantaine d'emplois seront créés chez les fournisseurs et chez TUC RAIL à la suite de cette signature. Ce

ne sont là que les premières conséquences positives attendues. En effet, la concentration des cabines de signalisation est synonyme d'avancées dans bien des domaines et pour de nombreux collaborateurs d'Infrabel. Petit tour d'horizon...

Conditions de travail améliorées pour le personnel de l'Infrastructure

Pour commencer, les loges contenant les équipements PLP seront désormais livrées sur site, déjà assemblées. Cette innovation permettra une mise en service plus facile et plus rapide, après raccordement et quelques essais.

Un nouvel outil de paramétrage apportera une autre amélioration notable. Dorénavant, le système apportera une aide substantielle

stratégie



Willy Tilieu et Eddy Vlaeminck

Plus d'espace dans les nouvelles loges

nécessaire pour lever un dérangement. Les équipes de garde pourront ainsi se rendre directement sur le lieu d'un dérangement sans devoir passer d'abord par la cabine de signalisation pour s'informer des causes de la défaillance et prendre le matériel nécessaire. Le Help desk sera là pour aider à identifier le problème et assister les techniciens au besoin tandis que le matériel de réparation sera présent à demeure dans la camionnette.

Ergonomie et confort pour les agents de Réseau

Le personnel de Réseau peut aussi se réjouir. Au-delà de l'incomparable avantage de l'uniformisation attendue des technologies utilisées en cabine, il tirera également profit du processus de concentration en cours.

A commencer par l'ergonomie. "L'identification des besoins et attentes actuels des utilisateurs permettra de réaliser un travail d'ergonomie important contribuant au confort des postes de travail. Les cabines vont toutes être dotées d'installations à la pointe du progrès et bénéficieront, pour la moitié d'entre elles, de tout nouveaux bâtiments" précise Eddy Vlaeminck qui travaille à la Gestion du Personnel et des Moyens de la Direction Réseau.

Le travail en cabine s'effectuera davan-

tage sur écran qu'aujourd'hui. L'opérateur bénéficiera d'une assistance de tous les instants de la part du système PLP dans la gestion de ses tâches quotidiennes. "Une assistance informatique qui constitue un plus en matière de sécurité, en cabine comme sur le terrain", ajoute encore Eddy Vlaeminck.

Par ailleurs, chacune des nouvelles cabines sera également pourvue de simulateurs mis à disposition du personnel qui y travaille. En lieu et place des images standard d'une cabine fictive, comme c'est le cas actuellement, les postes de visualisation de ces nouveaux simulateurs afficheront les images,

fonctionnalités et caractéristiques propres à la zone d'action de la cabine concernée. Voilà donc un outil précieux pour former le personnel de manière conviviale et le familiariser avec les spécificités de sa cabine.

C'est un fait, la concentration des cabines de signalisation contribuera à améliorer l'utilisation de l'infrastructure, la régularité et la sécurité du trafic ferroviaire. Mais elle apportera surtout nombre de changements positifs pour le personnel d'Infrabel. En effet, confort de travail et efficacité opérationnelle s'en trouveront bientôt grandement améliorés.



Les nouvelles loges

60 contrôleurs agréés parmi nous

// Georges Roosen, qui dirige le bureau des contrôles légaux, est à juste titre fier du travail de son équipe de vérificateurs. Accrédité sous le numéro 146-INSP, le bureau des contrôles effectue pour l'ensemble du Groupe SNCB toutes les vérifications périodiques imposées par la loi, dans trois secteurs distincts.

Faire inspecter son installation électrique par AIB-Vinçotte, ça vous dit peut-être quelque chose. AIB ou d'autres... Il existe un assez grand nombre de bureaux de contrôle accrédités, dont le rapport d'inspection est requis par exemple pour obtenir le droit d'exercer une activité précise. Nous avons un bureau de ce type, au cœur de notre direction Patrimoine, dirigé par Georges Roosen, un ingénieur principal adjoint qui sait ce que rigueur et professionnalisme veulent dire.

Protéger travailleurs, clients, riverains...

La loi impose – pour protéger les travailleurs autant que les clients, les riverains, voire l'environnement – des vérifications régulières qui doivent être confiées à des instances agréées par les pouvoirs publics. Il faut par

exemple contrôler fréquemment le matériel de levage. Imaginez une défaillance entraînant la chute d'un conteneur de 40 pieds, chargé de quelques dizaines de tonnes de marchandises ! Les installations électriques doivent être vérifiées à des cadences diverses, selon leur nature. Chaque Région (compétente en matière d'environnement) a émis des règles de vérification des cuves à mazout, dont les fuites pourraient provoquer de graves pollutions...

Le bureau des contrôles légaux a ainsi un rôle de protecteur des travailleurs, indispensable lorsqu'on utilise un outillage très lourd, soumis à de fortes sollicitations. Il a obtenu voilà quelques années l'agrément de Belac (BELgian Organisation for ACcreditation), organisme lié au Service Public Fédéral Economie, qui atteste de la

compétence des inspecteurs chargés des contrôles obligatoires. En 2000, cela portait sur le contrôle des appareils de levage et en 2002 sur le contrôle des installations électriques. L'agrément n'est pas acquise une fois pour toutes. Tous les 15 mois, Belac revient auditer. Tous les 15 mois, donc, l'agrément peut être suspendue, si le niveau de compétence n'est plus jugé suffisant ou si la manière de travailler semble moins rigoureuse. Georges Roosen n'en fait pas mystère: "Nous sommes obligés de former notre personnel et de prouver par écrit que nous l'avons fait. Certaines formations sont internes, d'autres externes, toutes sanctionnées par un certificat ou un diplôme. Et c'est souvent de formation permanente qu'il s'agit, car les technologies évoluent".



En 2006, le bureau des contrôles légaux a réalisé:

- 850 contrôles de cuves à mazout;
- 3.000 contrôles d'installation basse tension;
- 800 contrôles d'installation haute tension;
- 18.000 contrôles thermographiques de tableau basse tension ou de cellule haute tension;
- 400.000 contrôles d'accessoires de levage et d'appareils de levage dont 240 ascenseurs, 230 escaliers mécaniques, 1.000 ponts roulants, 40 grues.

Un SECT tout interne

Le bureau des contrôles légaux, c'est une soixantaine de cheminots à la formation très pointue, regroupés en trois sections.

Grosse équipe pour la section "levage" qui contrôle les ascenseurs, les escaliers mécaniques dans les gares, tous les ponts roulants et élévateurs dans les ateliers, les portiques à conteneurs dans les terminaux intermodaux, les grues de l'infrastructure, les échelles, ainsi que les autorails d'intervention des services de la caténaire. Vu la fréquence des contrôles et la gamme étendue de matériels, les contrôleurs sont une quarantaine dans cette spécialité.

Dans la section électricité, on compte 9 agents et les cuves à mazout sont inspectées par 4 spécialistes.

Nous avons un SECT (Services Externes de Contrôle Technique) interne. Quel en est l'avantage ? "C'est simple" précise Georges Roosen. "Etant nous-mêmes cheminots, nous savons où se trouvent les installations et les matériels à vérifier. Nous pouvons donc suivre un calendrier quasi infallible et nos "clients" n'ont même pas à y penser. Par exemple, un gestionnaire de gare n'a pas besoin de nous convoquer pour la vérification de ses escalators: nous débarquons d'office dans sa gare, à une heure où nous ne

gênerons pas les voyageurs. Nous sommes donc un SECT, mais nous ôtons à nos clients le souci de passer commande".

Un "pouvoir" de recommandation

Attention: les inspections du bureau des contrôles légaux débouchent sur un procès verbal qui indique la conformité ou recommande des interventions. Mais c'est le "propriétaire" du matériel qui décide des réparations, des remplacements de pièces défectueuses. C'est lui qui peut être mis en cause en cas d'accident, le pv étant une pièce de référence pour toute personne appelée à juger de la situation. C'est pareil pour nous, en privé: nous réagissons comme nous le voulons aux commentaires du bureau de

contrôle accrédité mais en cas de sinistre, si nous ne sommes pas en ordre, notre assureur peut décider de ne pas indemniser !

Le bureau des contrôles légaux a son petit musée des horreurs. On y conserve le morceau de câble usé qui aurait pu lâcher d'un coup, la pièce tordue qui rendait dangereux le fonctionnement d'un outil, et bien d'autres preuves de la vigilance des inspecteurs et de l'utilité des contrôles. Lancez Georges Roosen sur le sujet, il vous en parlera sans fatigue pendant plusieurs heures. De quoi vous convaincre que des gars des contrôles sont, sinon des experts de la qualité (c'est bien en vérité ce qu'on attend d'eux), à tout le moins des professionnels de haut niveau et d'excellente réputation.



Basculera ? Basculera pas ?

Parmi bien d'autres tâches, le bureau des contrôles légaux est chargé de vérifier la stabilité des engins et outils placés dans des situations qui peuvent paraître ou être extrêmes.

Ici, le véhicule technique penche de 15° du côté où sa plateforme va être déplacée. Il

faut avoir la certitude que la présence d'un agent pesant 70 à 80 kilos (voire davantage...) ne fera pas basculer le tout et savoir jusqu'ou la plateforme peut être déplacée en toute sécurité. La question est importante, la vie d'un technicien peut dépendre de la – bonne – réponse donnée. Il est interdit de se tromper !

Mon boulot? Conseiller en prévention

// Comme chaque employeur belge, la SNCB est tenue de mener une politique de bien-être. Elle doit constamment veiller à ce que les membres de son personnel puissent effectuer leur travail dans les meilleures conditions possibles. Connect a rencontré un conseiller en prévention de la Direction "Technique et production" (l'ancienne Direction "Trains").

La Loi sur le bien-être de 1996 impose à chaque employeur belge de mener une politique de prévention et de bien-être et de veiller ainsi à offrir les meilleures conditions de travail possibles aux travailleurs.

L'employeur a aussi le devoir de créer un service interne PPT (Prévention et Protection au Travail), comptant un ou plusieurs conseillers en prévention.

Mais en quoi consiste précisément la fonction de conseiller en prévention? Connect a posé la question à Marc Creyf, conseiller en prévention auprès de la Direction Technique et production.

Conseil

"Le conseiller en prévention assiste son employeur et le personnel dans l'application des exigences légales et réglementaires concernant le bien-être au travail. Il a donc une fonction uniquement de conseil et de soutien." La Direction dispose de trois conseillers en prévention pour l'ensemble du territoire: un pour le district centre, un pour les districts sud-est et sud-ouest et un pour les districts nord-est et nord-ouest.

Plan de prévention

Leur mission est très variée. Ainsi, ils établissent avec l'employeur un plan global de prévention pour la Direction Trains, qui sera applicable pour une durée de 5 ans. *"Ce plan de prévention décrit les mesures visant à améliorer les conditions de travail de notre personnel. Chaque année, ce plan de prévention débouche sur l'élaboration d'un plan d'action concret."*

Un exemple précis tiré de ce plan d'action est le projet API ('assistant post-incident'). *"Nous avons pris l'initiative de former les*



Les trois conseillers en prévention de Trains. De gauche à droite, Marco Poggiali, Marc Creyf et Christiaan Delaere.

secouristes qui sont chargés de la première prise en charge des conducteurs de train après un événement entraînant un choc émotionnel (comme les tentatives de suicide sur les voies). Il s'agit d'instructeurs qui interviennent sur une base volontaire."

Autre exemple: la campagne de sensibilisation des conducteurs de train. *"Nous avons, à cette fin, sollicité Monsieur Lahure. Quatre fois par an, il réalise pour nous, sur un thème que nous définissons, des affiches qui sont distribuées dans tous les dépôts."*

Feu vert?

Lors de l'acquisition (achat, location, leasing) de nouveaux équipements de travail, allant du simple stylo à la locomotive, le conseiller en prévention vérifie si le cahier des charges est conforme au Code sur le bien-être.

"Nous appliquons le principe des trois feux verts. Si nous sommes d'accord avec l'achat proposé, nous signons le bon de commande. Puis, à la livraison, nous vérifions si l'article est conforme au cahier des charges. Enfin, avant la mise en service du produit, nous évaluons s'il peut être utilisé en toute sécurité et de manière ergonomique."

Risques

"En fin de compte, nous sommes encore responsables d'une multitude d'autres choses. Ainsi, nous examinons les accidents du travail qui se produisent au sein de la Direction et analysons certains risques de manière proactive."

// Portrait

Conducteur et dessinateur

// Jean-Claude Lahure est conducteur de train. Et depuis son plus jeune âge, il dessine. Pas étonnant dès lors que sa Direction ait fait appel à lui pour illustrer les affiches et cartes postales de prévention et de protection au travail.

Jovial, volontiers bavard et rieur, Jean-Claude Lahure, conducteur de train du dépôt d'Arlon, aime raconter ses deux passions: le train et le dessin. Il voulait être dessinateur de BD, il a finalement opté pour la conduite de trains. Il a commencé sa carrière au dépôt de Bruxelles-Midi où il est resté 16 ans. "À mes débuts de conducteur, j'habitais Bruxelles", se souvient-il. "J'ai rencontré un peintre dessinateur. C'est grâce à lui que j'ai vraiment commencé à réaliser quelque chose. J'aimais bien Bruxelles, une ville vivante. Tout en continuant ma carrière, je faisais des caricatures et des dessins dans la rue Neuve. J'y ai rencontré d'autres artistes partageant mon goût du dessin au crayon."

Il y a 13 ans, il a quitté Bruxelles pour le dépôt d'Arlon. C'est l'époque où il s'est mis aussi à la photographie, puis à la peinture.

La prévention par le dessin

Il y a trois ans, le responsable Trains pour la région Liège-Ardenne demandait à Jean-Claude Lahure si il était partant pour réaliser la composition d'affiches se rapportant à la



LAHURE

sécurité. Ces affiches avaient pour but de faire circuler des informations peu comprises et pas toujours bien appliquées, relatives à la sécurité et au bien-être au travail. "Après avoir reçu le sujet, je me suis lancé dans la création de la première affiche. Des différents projets envoyés par plusieurs candidats, le mien fut retenu. Ensuite, il fut décidé que je continuerais la réalisation des futures affiches." C'est toujours le cas aujourd'hui.

C'est Marco Poggiali, un des conseillers en prévention de l'ex-Direction Trains (fusionnée désormais avec la Direction Matériel au sein de Production et Technique) qui lui soumet chaque trimestre le thème de l'affiche à venir: "Le sujet dévolu, nous associons ensuite nos idées afin de voir ce qui sera représenté comme illustration et de même que pour ce qui doit être dit dans les textes. C'est fait assez rapidement, quatre mots dans un mail, souvent un coup de téléphone, on rentre en contact rarement..."



MARTIAL HOST

ici & ailleurs

// Cinq années d'investissements

Des milliards pour rester au top niveau

// Le Groupe SNCB est l'un des investisseurs majeurs du pays. Il va se servir d'une enveloppe de près de 10,5 milliards d'euros pendant la période 2008-2012. Représentez-vous ça. D'après un calcul d'il y a cinq ans, cela correspond à plus de 423 milliards de francs belges! Il faut dire que les besoins sont grands.

tion électrique, les systèmes de sécurité au sol et ceux de télécommunications. C'est aussi les équipements des gares qui permettent d'embarquer et de débarquer des trains – les quais, qui sont du domaine d'Infrabel – une facette au moins aussi importante que le bâtiment en lui-même.

Si bien qu'Infrabel va engager dans ses travaux un peu plus de 65 % de l'enveloppe prévue, dont 44 % en extensions d'infrastructures – du tout neuf ! A côté de quelques grands projets spectaculaires, une masse de chantiers plus petits seront ouverts pour réaliser sur l'ensemble du territoire les améliorations que l'époque exige. Et ce qui est prévu, ce n'est vraiment pas voir trop grand !

La SNCB s'engagera pour près de 28 % de l'investissement total. En grande partie pour acheter des automotrices, des locomotives, des voitures, des wagons, des rames grande vitesse et des matériels roulants divers. Et aussi pour ses autres projets, entre autres informatiques.

Côté Holding, les gares et leurs parkings vont représenter près des deux tiers d'un investissement qui reste modeste en regard de ceux du gestionnaire d'infrastructure et de l'opérateur de transport. Mais le Holding apporte aussi, dans cette ample opération, un appui financier qui donne aux deux autres sociétés l'assurance de pouvoir investir ce que le plan prévoit et de disposer au bon moment des moyens de paiement qui répondent aux besoins prioritaires.

Comment payer tout cela ?

Le Service Public Fédéral Transports financera ces investissements à hauteur de 61 %. C'est une dotation prévue par les Contrats de Gestion signés entre l'Etat et les trois sociétés du Groupe. Les autres sources de financement sont un emprunt TGV et la dotation publique pour en couvrir les charges financières,

DENIS MOINIL



Ce plan d'investissements est l'oeuvre des trois sociétés qui forment le Groupe SNCB. Il doit être approuvé par le gouvernement. Ce sera l'une des missions du nouveau gouvernement en place. L'autorité gouvernementale examinera notre plan de manière approfondie. Si elle peut le cas échéant formuler des remarques, les grandes lignes de force du plan d'investissements ne devraient plus changer fondamentalement.

Au cours de ces cinq prochaines années, il faudra continuer à mettre en place le RER promis à la population depuis déjà longtemps. Il faudra travailler à des infrastructures de base comme la ligne Bruxelles-Luxembourg ou le Diabolo qui facilitera la desserte de l'aéroport national. L'accès aux ports, et en particulier au port d'Anvers (tunnel du Liefkenshoek, Rhin d'acier et second accès au port), va demander d'importants travaux.

Ajoutez à cela l'indispensable rénovation

des gares et les travaux aux deux grandes gares TGV que sont Anvers et Liège, l'extension des parkings, l'amélioration de l'accueil et les investissements en matière de sécurité, l'achat et la transformation de matériel roulant tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Sans oublier la modernisation de nos outils de travail, des ateliers, des bâtiments de service, de l'informatique, des télécommunications...

L'enveloppe de 10,5 milliards d'euros en cinq ans est indispensable pour que notre Groupe reste au top niveau du ferroviaire en Belgique et même en Europe.

Trois tranches inégales

Globalement, c'est l'infrastructure qui va puiser le plus dans l'enveloppe. Elle est gloutonne, elle coûte cher. Ce n'est pas seulement les rails à poser sur une assiette qui demande beaucoup de soins, mais aussi tout ce qui les entoure comme l'alimenta-

ici & ailleurs

le Fonds RER, des Partenariats Public-Privé, les accords de préfinancement conclus avec les pouvoirs fédéral et régionaux, une dotation de l'Union européenne et un petit pourcentage de fonds propres.

Les cheminots concernés ?

Bien sûr que le personnel est concerné par ces investissements et qu'il en profitera. On peut citer la construction de deux nouveaux ateliers SNCB à Merelbeke et à Angleur et de nouveaux postes d'entretien à Ottignies et Welkenraedt. Chacun sait que de nouvelles installations procurent un confort

de travail accru et améliorent la productivité sans pression supplémentaire sur le personnel.

De très nettes améliorations de l'outil de travail sont prévues dans les ateliers de Salzinnes, Charleroi, Schaerbeek, Kinkempois, Gentbrugge, ainsi que dans les centres logistiques infrastructure qui ont été regroupés par région.

Les nombreuses mises à niveau prévues dans le domaine informatique seront aussi une aide précieuse pour toutes les catégories de travailleurs qui se font assister par les technologies de pointe. Connect vous en parlera dans de prochaines éditions.

DENIS MOINIL



DENIS MOINIL



SNCB-Holding: investir dans les personnes et dans les moyens

Les gares, les parkings et l'informatique, voilà les grands secteurs d'investissements du Holding. L'accueil optimal des voyageurs est une priorité. Mais nos collaborateurs doivent eux aussi bénéficier des projets prévus.

DENIS MOINIL



La construction de nouvelles gares comme Liège-Guillemins et la rénovation des gares en général sont des lignes de force du plan d'investissements du Holding. Mais les investissements concernent aussi, notamment, la modernisation des bâtiments de service et de direction, des équipements et des moyens de production. Une autre priorité est le soutien informatique. La SNCB-

Holding veut mettre à la disposition du Groupe une architecture informatique solide qui répond aux exigences de sécurité requises pour la fiabilité de l'exploitation ferroviaire et au développement de tout le Groupe.

Sécurité

L'informatique est aussi capitale dans la gestion de la sécurité menée par le Holding pour les voyageurs et pour le personnel du Groupe. Le plan MALAGA prévoit l'installation de 1.500 caméras dans les grandes gares. Leurs images seront centralisées dans le Centre National de Contrôle à Bruxelles. Anvers-Central aura elle aussi son Control Room pour la Jonction Nord-Sud, en liaison avec le Building Management System qui gère les systèmes de sécurité de la gare.



LEO GOOSSEMAERTS



DENIS MOINIL

ici & ailleurs

// Cinq années d'investissements

Infrabel investit pour son personnel

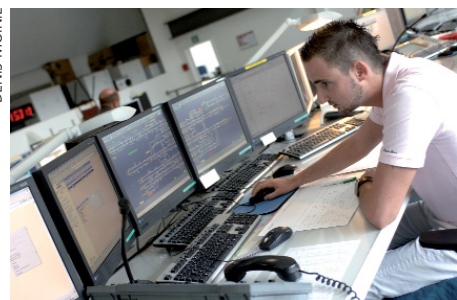
// Nombre d'investissements programmés par Infrabel entre 2008 et 2012 viseront à améliorer encore les conditions de travail de son personnel.

Il y a bien sûr la concentration des cabines de signalisation (voir p. 4 de ce même numéro) ou encore le déploiement du réseau GSM-R qui facilitera les communications sur le terrain.

Mais il y a aussi la poursuite de la construction des Centres Logistiques Infrastructure et de leurs antennes. A terme, les activités de 200 sièges de travail, parfois vétustes, seront rassemblées au sein de 70 implantations ultramodernes où outillage à la pointe du progrès et ergonomie occuperont une place centrale.

En outre, plus de 100 projets et initiatives informatiques destinés à seconder le personnel dans la gestion de ses tâches quotidiennes sont actuellement en cours ou projetés. Les ateliers Infrastructure seront également modernisés et dotés de nouveaux outils et de nouvelles machines. Le parc automobile d'Infrabel sera renouvelé et l'achat de nouveaux engins spéciaux pour l'Infrastructure a été décidé. Même les bâtiments de services, dont l'entretien est désormais géré par Infrabel, bénéficieront d'un programme de rénovation.

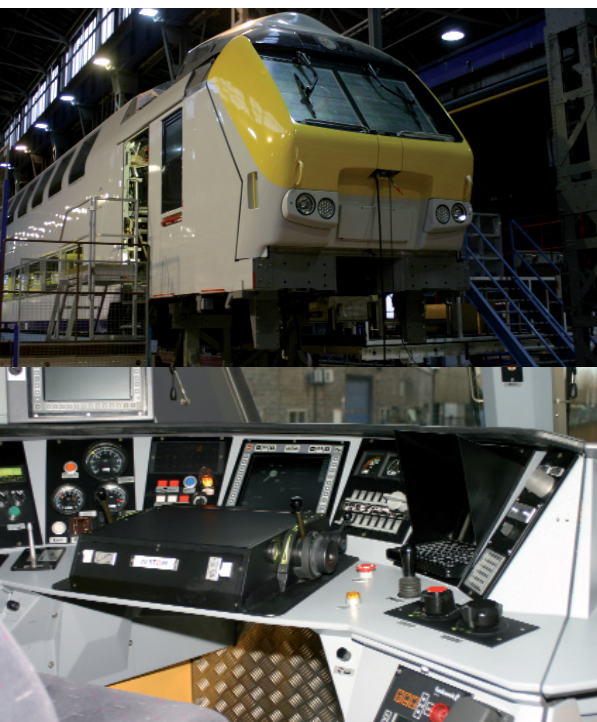
DENIS MOINIL



Enfin, un dispositif d'annonce automatique des trains à l'approche des chantiers améliorera la sécurité du personnel travaillant sur les voies.

SNCB: pour le confort de travail aussi

// Le personnel profitera des 2,8 milliards d'euros d'investissement consentis entre 2008 et 2012.



MARTIAL HOST

Les agents verront les effets des efforts financiers qui seront menés. Car un travail de qualité exige aussi un certain confort de travail.

Dans les trains...

La SNCB va acquérir des automotrices électriques, des locomotives qui tracteront les M6 dont la livraison s'étendra jusqu'en 2009, et trois rames TGV. Côté fret, nous aurons de nouvelles locomotives et des wagons neufs.

On poursuivra la modernisation du matériel plus ancien et on en profitera pour installer la clim' dans les postes de conduite des 'break' et des séries 11, 12, 21 et 27. L'ETCS et le GSM-R seront placés à bord du matériel roulant, pour plus de sécurité pour le personnel.

Les équipements GPS aussi, pour la localisation des engins de traction en temps réel.

... et les ateliers

Les ateliers bénéficieront aussi des investissements dans les bâtiments et les équipements, comme à Malines, Salzinnes, Gentbrugge ou Cuesmes. Deux nouveaux ateliers de traction seront construits près de Merelbeke et à Angleur d'ici 2012, et deux PE à Ottignies et Welkenraedt. Les AT Charleroi-Sud et Forest-Petite Ile, le PE d'Ottignies et les PET Courtrai et Schaerbeek disposeront de car-wash plus efficaces.

Informatique

Enfin, les Directions profiteront des projets informatiques destinés à la gestion notamment des stocks et des roulements, ou aux simulateurs de conduite, au renouvellement du système de vente SABIN, à la gestion financière et stratégique.

ici & ailleurs

// Ouverture

Le train s'arrête à nouveau à Evergem

// 49 ans après le départ du dernier train de la gare d'Evergem, la commune est à nouveau fière de disposer d'un point d'arrêt confortable.



Le bourgmestre Erik De Wispelaere et les administrateurs délégués Luc Lallemand d'Infrabel et Marc Descheemaeker de la SNCB inaugurent le nouveau point d'arrêt d'Evergem

LEO GOOSSENAERTS

Un escalier pratique compense la différence de niveau avec la place de la gare. Les personnes à mobilité réduite ou les clients munis de voitures d'enfant ou de bagages peuvent accéder au quai via une rampe. La SNCB-Holding a également collaboré au projet en construisant un râtelier couvert moderne pouvant accueillir 42 vélos. La nouvelle réalisation est esthétique et bien intégrée à l'environnement. Elle est le résultat des efforts conjoints d'Infrabel, de la SNCB-Holding et des autorités locales. Le Groupe SNCB a investi 500.000 euros dans le projet. La commune y a également participé financièrement en prenant à sa charge la moitié des coûts de construction de la rampe d'accès.

Offre

En semaine, un train circule toutes les heures dans la direction de Gand et dans celle d'Eeklo. Le week-end, c'est toutes les deux heures. Le matin, un train de pointe supplémentaire circule en direction de Gand et le soir, en direction d'Eeklo. Le temps de parcours pour rejoindre Gand est de 21 minutes. Il est de 14 minutes jusqu'à Eeklo. La SNCB compte sur une moyenne de 400 voyageurs embarqués par jour en semaine.

Il y a 50 ans, la ligne Gand-Eeklo était rehaussée pour permettre le creusement du Ringvaart, canal devant protéger Gand des inondations. Par conséquent, la gare disparut en 1958. Depuis, les autorités locales ont vu le nombre d'habitants croître fortement et l'appel à la création d'un nouveau point d'arrêt devenir de plus en plus fort. La SNCB a réalisé une étude de faisabilité qui a démontré l'existence d'un potentiel suffisant pour justifier l'ouverture d'un nouveau point d'arrêt. Elle a donc demandé à Infrabel de déterminer le lieu d'implantation de ce nouveau point d'arrêt.

un quai haut de 180 mètres de long équipé de deux abris, de sièges, d'une installation de sonorisation et d'éclairage.

Confort moderne

Le point d'arrêt d'Evergem est en service depuis le 10 juin. Infrabel y a construit



ici & ailleurs

// Anvers

Nouveau terminal trimodal pour le port

// IFB et Boortmalt, du Groupe français Epis-Centre, ont inauguré, au coeur du Port d'Anvers, un nouveau terminal trimodal, ATO (Associated Terminal Operators), une joint venture détenue à parts égales (50/50). Le Groupe SNCB dégage ainsi, en collaboration avec Boortmalt, une solution multimodale pour le désenclavement du Port d'Anvers.

Le port d'Anvers a besoin de relations améliorées avec l'arrière-pays. ATO apporte son soutien à la communauté portuaire en proposant des solutions multimodales innovantes qui permettent de poursuivre la croissance par le biais de solutions agréées socialement.

Le transport multimodal constitue en outre le principal pôle de croissance de la division cargo de la SNCB. La filiale IFB est chargée du développement de cette activité essen-

tielle pour B-Cargo sur le plan stratégique en vue de renforcer sa position sur le marché ferroviaire libéralisé.

Avec la création du nouveau terminal trimodal par IFB et Boortmalt, la SNCB poursuit la concrétisation de ses ambitions visant à devenir un acteur multimodal de premier plan sur le marché européen.

Grâce au nouveau terminal trimodal ATO, IFB continuera à soutenir les ambitions de croissance du Port en proposant des pro-

ATO



duits ferroviaires à moyenne et à longue distances. Tout cela en plus des relations inaugurées récemment avec Duisbourg et Strasbourg.

Les quais maritimes sont desservis par barge ou par camion au départ du Zomerweg. De plus, des relations quotidiennes sont assurées avec, entre autres, Bâle, Milan, Turin, Barcelone et Bettembourg.

// Cargo

Le VOKA fait la pub pour le rail

// Les services offerts aux entreprises par B-Cargo sont encore trop souvent méconnus des chefs d'entreprises. Fort de ce constat, l'association des entreprises flamandes VOKA organise des réunions d'information locales à l'intention des chefs d'entreprise. La première réunion d'information s'est déroulée à Malines fin mai et la deuxième à Turnhout fin juin.



DENIS MONTEL

Le VOKA et B-Cargo ont signé un accord de collaboration pour ensemble mieux faire connaître auprès des entreprises flamandes les changements que connaît le secteur du transport ferroviaire de marchandises et les possibilités offertes par le rail, complémentairement à la voie d'eau et à la route. Par cette initiative, le VOKA entend soutenir les entreprises dans l'organisation de leurs transports de fret et donner une impulsion positive dans le développement d'une mobilité fiable et durable. Pour B-Cargo, c'est l'occasion de mettre en avant ses atouts vis-

à-vis de la route, de la voie d'eau et de ses concurrents.

Réunions d'information

Concrètement, le VOKA et B-Cargo ont entamé l'organisation de réunions locales d'information à l'intention des chefs d'entreprises, avec la participation d'Infrabel, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et de l'Institut Flamand pour la Logistique (Vlaams Instituut voor de Logistiek-VIL). La première réunion s'est tenue à Malines fin mai, la seconde à Turnhout fin juin.

Ces rendez-vous sont l'occasion pour B-Cargo, le VOKA, Infrabel et IFB d'expliquer leur rôle et les services proposés pour organiser des flux de transport via les plateformes multimodales. A Malines, deux responsables d'entreprises clientes sont également venus expliquer le plan de transport mis en place recourant notamment aux services de B-Cargo.

ici & ailleurs

// Télécommunications

Mobistar roulera trois ans encore pour la SNCB

// La SNCB prolonge sa collaboration avec Mobistar pour les trois années à venir.

La technologie mobile permet à la SNCB de mettre au point des applications high-tech pour le transport des voyageurs et des marchandises. Pour développer différents projets intégrant cette technologie, la SNCB a fait appel à Mobistar il y a 3 ans. Un contrat que l'entreprise a décidé de prolonger pour une nouvelle période de 3 ans. On ne le sait pas nécessairement, mais la technologie mobile touche quotidien-

nement des milliers de cheminots, au premier plan les accompagnateurs et les conducteurs de train, dans la mesure où des applications comme IBIS (le terminal portable des accompagnateurs), ALASCA (le système qui permet de savoir à tout moment qui travaille à bord de quel train et quelle personne contacter en cas de besoin) ou ATLAS (application GPS assurant le suivi en temps réel des locomotives et la gestion performante du parc de locomotives) font

appel à cette technologie mobile. Par ailleurs, le contrat porte aussi bien sur des cartes pour les communications vocales et la transmission de données mobiles que sur des applications de téléphonie fixe et des lignes permanentes pour le transfert des données. Le nombre total de cartes "sim" activées pour la SNCB est d'ailleurs de 19.500!

// L'été de la poésie

Watou 2007

// Watou, village de l'entité de Poperinge, se trouve à la frontière française. Chaque année, les organisateurs Gwy et Agnes Mandelinck réunissent à Watou une sélection d'artistes. L'été de la poésie confronte la poésie à l'art, à l'architecture ou à la musique.

La SNCB collabore à cet événement cette année, en proposant une B-Excursion temporaire. Le 2 septembre, jour où se déroulera un après-midi de

commémoration en hommage au poète décédé Eddy Van Vliet, la SNCB proposera un train spécial de la poésie sur le trajet Anvers-Gand-Courtrai-Watou.

L'Été de la Poésie se déroule du 1er juillet au 9 septembre, entre 14h00 et 19h00.

nous

// 'Train + vélo'

Tour de France: la SNCB participe

// La SNCB joue à nouveau pour l'événement sportif de l'été et lance un billet promotionnel "Tour de France" pour les amateurs qui désirent y assister.

Gand et Waregem sont cette année deux villes-étapes du Tour de France. Durant le Tour, ces villes deviendront difficilement accessibles et seront mêmes coupées à la circulation temporairement. Une solution pour s'y rendre : le train, bien sûr. Le billet promotionnel "Tour de France" est vendu au prix de 8 euros l'aller-

retour en 2ème classe, quelle que soit votre gare de départ en Belgique. Le billet est valable uniquement le 9 juillet à destination de Gand et le 10 juillet pour Waregem.

Offre renforcée

La SNCB met tout en œuvre pour gérer l'afflux des voyageurs. Le service de trains sera

renforcé et, si nécessaire, des trains supplémentaires pourront être mis en circulation. En gare de Gand, une signalétique spéciale sera développée pour mieux canaliser les flux de voyageurs et les diriger directement vers les lieux de l'événement et, au retour, vers le bon quai.

nous

// Teambuilding services de sécurité

Renforcer la cohésion de l'équipe

// Pour nos services de sécurité, le 15 juin fut une journée inoubliable. Un teambuilding a été organisé pour la première fois et les nouvelles recrues ont reçu leur diplôme.



Un esprit de corps bien ancré: Hendrik Vanderkimpen montre l'exemple!



Le groupe des nouveaux diplômés de la sécurité.



Remise des certificats par Jannie Haek et Alex Migom.

Quelque 147 collaborateurs de B-Security et Securail se sont rendus à Audenarde le 15 juin pour une journée de sport. La cerise sur le gâteau fut la remise des diplômes aux nouveaux agents de sécurité spécialisés.

Hendrik Vanderkimpen, chef de Corporate Security Services, et Jean-Pierre Tondeleir, chef de sécurité, étaient les instigateurs de cette journée spéciale. Cyclisme, football en salle, spinning, marche à pied, pétanque: il ne s'agit là que de quelques-unes des activités sportives proposées. Avec une seule idée en tête: renforcer l'esprit d'équipe.

Diplômes

L'après-midi, la trentaine de nouvelles recrues ont reçu leur certificat officiel des mains de Jannie Haek et Alex Migom, l'Administrateur délégué de la SNCB-Holding et le Directeur général de Stratégie & Coordination.

L'un des heureux élus est Abdelilah, avec qui vous avez fait connaissance dans le Connect 23. *"C'est chouette que nous ayons reçu notre diplôme lors de cette journée spéciale. En tant que nouvel agent, vous avez ainsi l'impression de faire réellement partie de la société"* lâche-t-il.

Philippe, un autre nouvel agent que vous avez aussi découvert dans le même Connect, est également aux anges. Pour lui, c'est l'un des plus beaux jours de sa vie. *"Pour moi, c'est un point de départ",* déclare l'agent de sécurité spécialisé. *"Et j'ai l'intention de continuer à m'épanouir dans ce job passionnant".*

Félicitations à tous et belle carrière dans la sécurité !



Diversité & techniciens

// En septembre 2006, le Groupe SNCB a lancé une campagne de recrutement de grande envergure. Cette année également, il y a encore de nombreux projets de recrutement de nouveaux collègues.

Depuis le lancement de la campagne, de nombreux nouveaux collègues ont été recrutés – près de 1.300 en 2006. C'est un succès. Mais pas une raison pour se mettre en repos. En 2007, l'appel s'adresse surtout aux profils plus difficiles à trouver comme conducteur de manœuvre, mais aussi aux femmes et aux allochtones.

Métiers 'à problème'

En plus de la campagne générale d'image, le Groupe SNCB se concentre, au moyen d'actions spécifiques, sur certains métiers 'à problème'. La campagne sur le métier de conducteur de manœuvre lancée dans le port d'Anvers, ainsi que d'autres profils, en est un bel exemple. Un nouveau visuel, qui met en scène de vrais conducteurs, sera visible en août sur les bus et trams anversois. Un spot publicitaire a été enregistré avec les conducteurs de manœuvre pour les chaînes de télévision locales ATV, TV Oost, RTV Mechelen et RTV Kempen. Les postes techniques vacants sont aussi difficiles à combler. Pour permettre aux étudiants de découvrir "nos" possibilités de carrière, une "Euromobile" couverte d'une grande affiche de recrutement a

sillonné les rues des écoles techniques secondaires d'Anvers. Des hôtesses dynamiques y ont distribué des brochures d'information. En août, ces équipes promotionnelles se remettent en piste pour écumer les endroits fort fréquentés par les jeunes (par exemple les cafés et festivals).

Diversité & Internet

Recruter plus de femmes d'une part, de Belges issus de l'immigration d'autre part, voilà deux lignes de force de la politique de recrutement. Le Groupe SNCB collabore avec des associations d'allochtones pour toucher un plus grand nombre de nouveaux Belges. Les témoignages de collègues féminins publiés dans Flair (et sur le site web du magazine), accompagnés de photos glamour, doivent séduire les dames et les inciter à tenter leur chance à la SNCB. Et sur Internet... Des liens vers nos offres d'emplois seront prochainement insérés sur les pages d'accueil des sites en vogue du quotidien "Het Laatste Nieuws" (www.hln.be) et de l'hebdomadaire 7sur7 (www.7sur7.be). Le Groupe SNCB a également acheté un lien commercial (dans la colonne de droite) du célèbre moteur de recherche Google.

Le site www.lescheminsdeferengagent.be



**Construisez avec nous
le train de demain**

www.lescheminsdeferengagent.be



donne toutes, toutes, toutes les informations utiles. Des clips vidéo montrant des témoignages de collaborateurs seront placés en ligne. Cliquez sur le logo multicolore "Egalité Diversité" et vous en saurez plus sur ce label important pour notre Groupe.

Ne pas se croiser les bras

Le Groupe SNCB souhaite atteindre le plus grand nombre de personnes possible au cours des semaines et mois à venir. Ainsi, un message faisant référence au site de recrutement du Groupe SNCB apparaît sur les écrans d'affichage/afficheurs dans les trains. Le 14 octobre prochain, le Groupe participera au Flair Shoppingday organisé dans le Shopping Center Wijnegem d'Anvers. Entre deux achats, les participants pourront visiter le stand info des chemins de fer. Par ailleurs, en plus de la page hebdomadaire dans le journal gratuit Métro, plusieurs publications paraîtront dans le journal pour jeunes "Maks", qui est distribué dans les écoles techniques. Allez, on peut dire que le Groupe SNCB ne demeure pas les bras croisés !



nous

// Nouvelle implantation

Espace Guillemins: ça déménage!

// Les bureaux du District Sud-Est sont désormais logés dans un nouveau bâtiment, l'Espace Guillemins, pas loin de la nouvelle gare.

La gare de Liège-Guillemins tourne une page de son histoire. L'ancienne gare est désormais désaffectée et la gare Calatrava dévoile jour après jour son vrai visage. Tandis que les voyageurs sont accueillis dans une gare provisoire très fonctionnelle et bien intégrée dans le site, les collaborateurs du District Sud-Est et des services liés à l'organisation de la gare ont eux aussi déménagé.

Le choix du bâtiment, l'Espace Guillemins, répond à plusieurs critères. Confort et fonctionnalité y figurent en bonne place. Le nouvel espace, situé Rue des Guillemins, à moins de 10 minutes à pied de la nouvelle gare, se devait aussi d'être le plus proche possible de la nouvelle gare. Dans le concept de celle-ci, seul le personnel indispensable à

son fonctionnement et à l'accueil de sa clientèle y travaille. Il fallait donc trouver un lieu où reloger 350 agents. Cinq plateaux de 1250 m² sont ainsi loués dans le bâtiment, avec un bail 3-6-9, pour les besoins de nos trois sociétés. Avec ce regroupement, les relations entre les différentes directions régionales du Holding, de la SNCB et d'Infrabel sont ainsi facilitées.



Ce 19 juin, l'Administrateur délégué Jannie Haek est venu visiter le site de la nouvelle gare en chantier, la gare provisoire et l'Espace Guillemins.



Espace Guillemins: des bureaux spacieux et lumineux, du mobilier confortable. Le contrôle renforcé des accès (badge et caméras) augmente le sentiment de sécurité des lieux.

Ce même 19 juin, le Directeur de District, Iwan Couchard, a organisé sa réception annuelle interne dans le nouveau restaurant d'entreprise à l'Espace Guillemins.

// Nouveau départ

Brillante prestation de l'Atelier de traction d'Ostende

// Au printemps, l'atelier de traction SNCB d'Ostende a réalisé les réaménagements d'une voiture de mesure pour la société néerlandaise BAM Rail.

A l'origine, il s'agissait d'une voiture postale allemande, adaptée ensuite par les NS pour le transport international de fleurs. En plus du reprofilage des roues et des bogies, et de la remise en peinture de la caisse au pistolet, les techniciens de l'atelier y ont encore intégré un espace de mesure, une cuisine, des sanitaires et un groupe électrogène. La voiture a également été préparée dans la perspective de l'installation d'un équipement de mesure, et le bon fonctionnement des différents éléments a été vérifié.

Un travail de qualité

La SNCB est parvenue à décrocher ce contrat parce qu'elle offrait de meilleures garanties quant au respect du délai de livraison de trois mois et parce qu'elle disposait de toutes les connaissances techniques en interne. En définitive, BAM Rail s'est montrée très satisfaite de la qualité du travail fourni et du respect rigoureux du délai imparti. La voiture BAM sera utilisée pour les mesures du bruit sur le tronçon néerlandais de la ligne à grande vitesse.



nous

// ICT, Telecom

Leurs techniques pour notre sécurité

// Le Technology Day a accueilli 180 visiteurs le 27 juin dernier. En 7 stands et autant de séances d'information, H-ICT a présenté ses solutions "sécurité" aux cadres de l'entreprise.

H-ICT contribue activement à la politique de prévention menée par le Groupe en matière de sécurité. Pour les voyageurs, mais aussi pour nous sur notre lieu de travail. Au Technology Day, plusieurs stands ont retenu l'attention de Connect et un dialogue s'est noué avec les collaborateurs H-ICT en charge des projets.

Nous protéger, nous et notre lieu de travail

La protection de nos espaces de travail passe par un contrôle renforcé de leurs accès. Actuellement, l'accès aux bâtiments a lieu soit avec un badge soit simplement avec une clé. Mais de nouvelles techniques font leur apparition. Gert De Rook: "L'empreinte digitale (pression du doigt ou de la main) est déjà utilisée sur des sites tels que le Port d'Anvers. A Anvers-Central, B-Holding utilise, pour gérer plus de 700 clés, une armoire renfermant les clés dont l'accès est programmé via le badge."



Gert De Rook prête sa main pour une démo haute technologie

Un contrôle d'accès optimal doit combiner de tels systèmes avec le pointage, la vidéosurveillance, la protection incendie. Mais aussi avec un système de détection anti-intrusion: des alarmes sont déjà présentes dans des CLI, des ateliers et dans plus de 200 gares pour protéger gu-

LEO GOOSSENAERTS



L'ingénieux système d'armoire à clés



Didier Mayenga Makenga teste le système de détection incendie.

chets et salles des coffres-forts. Elles sont reliées au National Control Room, à Bruxelles, qui gère aussi les caméras de surveillance installées dans 51 gares.

L'Intraweb en toute sécurité

Les connexions Intraweb et internet que nous utilisons pour notre travail doivent être sécurisées au maximum. Sur un portable SNCB, à la maison par exemple, certains d'entre nous peuvent consulter leurs mails et gérer des

applications grâce au VPN (Virtual Private Network). Le nouvel Intraweb offre aussi un avantage de taille: grâce à une série de chiffres personnels (le 'token'), nous pouvons consulter l'Intraweb et nos mails de n'importe quel PC, chez nous ou dans le monde. Dirk Wauters: "Fin de cette année, il sera possible de consulter l'Intraweb via n'importe quel PC en introduisant sa carte d'identité. La plupart des portables du Groupe sont déjà équipés de la connexion. Et tous les PC vendus dans le commerce aussi". Ce système est déjà utilisé notamment pour la déclaration d'impôts en ligne.

Des locaux sous haute surveillance

Deux salles, à l'Atrium et à la Rue de France, hébergent les serveurs SABIN, GSM-R, Artemis, le calcul des salaires... Ces centres névralgiques ne doivent donc jamais faillir. H-ICT investit beaucoup afin d'assurer une disponibilité maximale. Dominique Steyaert: "S'il y a coupure de courant, des groupes électrogènes et des batteries interviennent immédiatement. En 2004, il y en a eu plusieurs. C'est ainsi que le projet SAPHIR a démarré, pour améliorer les installations de base. Il s'agit de dédoubler et d'augmenter la puissance électrique des datacenters. Mais aussi la capacité frigorifique, car une climatisation efficace doit être garantie en permanence. Ce sera fait d'ici 2008".



Dominique Steyaert explique le projet SAPHIR

concours

Grand concours d'été

Carlson Wagonlit Travel



Gagnez un séjour (*) de 2 nuitées en Hôtel 3*, chambre double et petit-déjeuner à Londres, A/R Eurostar 2^e classe offert par Carlson Wagonlit Travel.

Dans le cadre de ses relations privilégiées avec Carlson Wagonlit Travel, son partenaire vacances, Rail Facilities organise un concours ouvert à tout le personnel du Groupe SNCB.

Pour participer, rien de plus simple, il vous suffit de répondre aux deux questions et d'envoyer le bon-réponse avant le **31 août 2007** à :



Connect
Concours CWL
H-CO.001 – section 26/2

Grand concours Rail Facilities - Carlson Wagonlit Travel

Nom: Prénom:

Adresse: N°: Bte:

Code Postal: Localité:

Adresse e-mail:

Téléphone:

Question 1: Combien y a-t-il d'agences Carlson Wagonlit Travel en Belgique ?
(plus d'info sur www.railfacilities.be)
 15 30 35 50

Question 2: Combien dure (en moyenne) le trajet direct pour se rendre de Bruxelles à Londres en Eurostar ?
 1h45 2h50 3h15 4h05

(*) Réservations en fonction de la disponibilité. Hôtels de la brochure Transeurope