

31connect

Magazine du personnel du groupe SNCB mars 2008

NIT

35 équipes sur le réseau

**Le service Signalisation
d'Infrabel**

certifié ISO 9001:2000

Bientôt, LISA

s'installe aux guichets

Pour les conducteurs

205 jours de formation





NIT au travail

06



Couleurs à Bruges

12



Simulateur

16

Édité pour le groupe par SNCB Holding avec:

Annelies De Keyser
Caroline De Lille
Jean-Paul Dumoulin
Romina Keller
Alain-Pierre Meeus
Philippe Thils
Vanessa Vandenbruwaene
Barbara Verwilligen en
Jean-Pierre Vantighem

PHOTOS

Leo Goossenaarts
Martial Host
Denis Moinil
John Deroo

MISE EN PAGE

Jansen & Janssen,
www.jaja.be

PRODUCTION

B-Print

ADRESSE

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

E-MAIL

connect@b-holding.be



20

**GAGNEZ
25 x 2 entrées
à l'expo STAR WARS**

connect dans ce numéro

stratégie

- 03 On n'arrête pas de négocier
- 04 Ne transformez pas votre bureau en banc solaire
- 05 Cobra

talent

- 06 La Network Intervention Team en action

qualité

- 08 A Malines, un bâtiment *travaux spéciaux*
- 09 Salzannes gecertificeerd voor de arbeidsveiligheid
- 10 La Signalisation obtient le certificat ISO 9001:2000

équipement

- 12 A Bruges, le trafic ferroviaire prend des couleurs
- 13 LISA, le nouveau système de vente arrive

infrastructure

- 14 Un lifting pour Gand-St-Pierre

formation

- 16 Le parcours du futur conducteur

nous

- 11 Le règlement Intraweb est publié
- 15 Parlez-vous la langue HR ?
- 15 Mind³ Holding sur l'intraweb
- 18 Guichetier à Visé, roi du Carnaval à Rio

bref

- 19 En train Télévie !
- 19 La SNCB au Salon des Vacances
- 19 Plus de 600 inscrits aux 20 km de Bruxelles



On n'arrête pas de négocier

Dans les COULISSSES

Du nouvel an à Pâques, et peut-être même plus tard, le management du Groupe SNCB n'aura pas cessé de négocier sur plusieurs terrains. Quelques détails.

Les contrats de gestion que nos trois sociétés concluent avec l'Etat ont une durée de trois ans. Ils fixent les règles et conditions dans lesquelles exercer nos missions de service public et les moyens que l'Etat y consacra. Le premier a été négocié en 2005, lorsque nous venions d'être partagés en trois sociétés. Le second est donc sur le métier

actuellement.

Avec l'autorité publique

Même si le gouvernement n'est que temporaire, le processus est lancé. Sera-ce fini à Pâques, au moment où cette édition de Connect sortira de presse ? Nous verrons. Il fallait aussi franchir le cap du conclave budgétaire, et nous savons à présent à quel niveau seront les dotations de l'Etat. Ces montants doivent nous permettre de couvrir nos coûts. Comment seront-ils partagés entre nos trois sociétés ? C'est notamment ce dont on parle en négociant les contrats de gestion.

Les contrats une fois conclus, les plans d'investissements dans lesquels l'Etat ap-

porte une contribution doivent aussi être négociés avec l'autorité publique. Le plan pluriannuel peut en effet être, chaque année, aligné sur la situation réelle. Les nouvelles infrastructures, par exemple, font l'objet de débats parfois serrés au cours desquels les moyens sont partagés entre différents projets qui doivent servir les intérêts des collectivités.

Entre nous

Ensuite, nos trois sociétés doivent élaborer leurs plans d'entreprise. Ces plans déterminent la manière dont on réalisera ce que prévoit le contrat de gestion et dont on s'y prendra pour atteindre les objectifs de gestion. Ils sont le cadre de référence dont se serviront les conseils d'administration et les comités de direction pour prendre les décisions stratégiques et tactiques.

Si le gouvernement a connaissance du contenu de nos plans d'entreprise, il n'a en réalité pas voix au débat lors de leur élaboration. Les plans d'entreprise sont donc de pure *cuisine interne*.

Lié aux plans d'entreprise, il y a aussi l'accord social. Les organes paritaires y fixent les règles de gestion de l'emploi et les conditions de rémunération.

Chez nous, le dialogue social est un concept aussi vieux que la SNCB elle-même. Cela lui fait donc plus de 80 ans. La négociation se déroule entre la Direction et les organisations syndicales reconnues. Toutes sont actuellement autour de la table et lorsque l'accord valable pour le personnel des trois sociétés du Groupe sera revêtu de toutes les signatures requises, nous en parlerons dans le Connect du moment et par tous les autres moyens utiles.



stratégie



Poursuivons nos efforts face au défi européen

Les pays de l'Union doivent d'ici 2020 diminuer de 20 % leur consommation d'énergie par rapport au niveau de 1990 et réduire de 20 % les émissions de CO₂. Ils doivent aussi atteindre en 2020 un niveau de 20 % d'utilisation d'énergies renouvelables.

Pour ce qui concerne les émissions de CO₂, l'effort demandé à la Belgique pour les secteurs tels que le transport et les bâtiments (secteurs non ETS*) serait de parvenir à une réduction de 15 % en 2020 par rapport à 2005. En tant que grand consommateur d'électricité, notre Groupe devrait aussi tenir compte de l'imposition - moins 21 % - souhaitée pour le secteur européen de la production d'électricité soumis à ETS*.

Notre Groupe s'est engagé d'ici 2020 à réduire de 20 % ses consommations énergétiques hors traction (par rapport à 2005)... un engagement en cohérence avec ces nouvelles propositions européennes.

* Emission Trading Scheme

Economies d'énergie

Ne transformez pas votre bureau en banc solaire

A l'heure où l'Europe enjoint ses Etats et le secteur du transport d'économiser davantage l'énergie, nous poursuivons notre campagne de sensibilisation sur le thème de l'éclairage.

Découvrez ici la nouvelle affiche de sensibilisation aux économies d'énergie sur vos lieux de travail. L'éclairage, je l'économise comment ?

- je n'allume que si cela est vraiment nécessaire;
- je n'éclaire pas plus que nécessaire;
- j'éteins quand je quitte un local;
- j'en parle avec les collègues pour trouver

- les bons compromis;
- je vérifie que la lumière est éteinte dans des locaux inoccupés.

Apposez l'autocollant

Vous venez de recevoir avec votre Connect un nouvel autocollant *éclairage*. Positionnez-le dans votre espace de travail, près de la porte, des interrupteurs... Il est repositionnable: à vous de jouer !

Marchandises

Cobra,

nouvelle filiale SNCB

La SNCB a créé avec Railion une joint venture, COBRA, chargée de la gestion du corridor de production de transport de fret entre la Belgique et l'Allemagne.



B-Cargo poursuit sa stratégie: la division marchandises de la SNCB a constitué une entité autonome, COBRA (pour *Corridor Operations SNCB Railion*), une joint venture avec Railion Allemagne et Railion Pays-Bas. Cette initiative a pour objectif d'améliorer la qualité et la fiabilité du transport de marchandises vers l'Allemagne et de réduire les coûts de production.

Corridor Belgique-Allemagne

COBRA s'occupera du transport d'environ 12 millions de tonnes par an transportées par 90 à 100 trains journaliers qui circuleront entre des points d'échange belges (Zeebrugge, Gand, Anvers, Muizen, Genk, Charleroi, Ronet,

Liège, etc.) et allemands (dans la région de Cologne, de la Ruhr et d'Aachen West). Là, les trains seront remis ou repris aux sociétés-mères, SNCB et Railion.

La commercialisation des transports sera assurée exclusivement par B-Cargo, Railion et leurs filiales commerciales respectives.

Opérationnel fin 2008

Cette société de corridor sera opérationnelle à partir du 14 décembre 2008. A cette date, le tronçon Montzen – Aachen West sera électrifié.

L'exploitation du corridor par COBRA se fera avec de nouvelles locomotives électriques polyvalentes pour les trafics via Montzen et Aachen West, et avec des *type 77* interopéra-

bles pour le transit via les Pays-Bas.

Une équipe de 60 personnes

La nouvelle filiale de la SNCB sera constituée d'une équipe d'environ 60 personnes. Une trentaine d'entre elles travailleront au siège de Bruxelles et s'occuperont du *planning de production* (réglementation, planning à long terme, etc.) et du pilotage des *opérations* (planning à court terme et real time management), ainsi que des services d'appui.

Une trentaine d'autres personnes se trouveront à l'antenne d'Aachen West pour les opérations au sol.

Besoin d'informations supplémentaires ?

Ecrivez à l'adresse info.cobrail@b-rail.be.

stratégie

Questions à ...

Albert Counet

general manager
B-Cargo

S'allier à un géant présent dans presque toute l'Europe comme Railion, filiale de la Deutsche Bahn, n'est-ce pas risquer de se faire dévorer à terme ?

La création de COBRA ne va absolument pas contribuer à la disparition de B-Cargo. Au contraire ! La production de transport sur le corridor Est sera dans une seule main, celle de COBRA, mais B-Cargo pres-

tera les opérations *last miles* sur le sol belge. L'offre sera cadencée entre les points d'échange où les trains seront remis et enlevés par B-Cargo ou Railion. La capacité à Aachen West sera optimisée.

En créant Cobra, B-Cargo ne perdra-t-il pas à la fois son expertise commerciale et ses activités parmi les plus rentables ?

Non, COBRA est une entité de production et travaillera exclusivement pour le compte des services commerciaux de B-Cargo et de Railion. B-Cargo assurera donc la commercialisation de ses contrats de manière tout à fait autonome et bénéficiera des progrès de productivité générés par COBRA.

Quel avenir pour les statutaires du groupe SNCB au sein de Cobra ?

COBRA emploiera environ 60 personnes, dont une quarantaine de Belges. Les fonctions sont bien évidemment ouvertes à tout le personnel SNCB. Pour les statutaires, cela se fera via détachement, et pour les contractuels par de nouveaux contrats. Il ne serait fait appel à du personnel extérieur à la SNCB que dans le cas, peu imaginable, où il n'y a pas suffisamment de candidats provenant des maisons mères. Je peux vous assurer que la réglementation H-HR concernant le détachement sera strictement respectée !





La couverture va coiffer l'abri



Avant cela, on l'a montée



Les vitres de l'abri mobilisent plusieurs opérateurs

Les équipes NIT de Gand-St-Pierre et Gand-Maritime soufflent avant de finaliser la construction de l'abri



talent

Pang nickel

La Network Intervention Team en action

Dans le dernier Connect, vous avez pu découvrir comment, depuis le 1er janvier dernier, les 19 régions de la direction Réseau d'Infrabel ont été regroupées au sein de 13 GRI-R (Gestions Régionales Infrabel-Réseau). Dans le même temps, les équipes NIT (Network Intervention Team) ont également été réorganisées. Le moment est venu de faire plus ample connaissance avec ces équipes !

Depuis le 1er janvier, la direction Réseau a regroupé ses activités au sein de 13 Gestions Régionales Infrabel – Réseau. Elle peut ainsi focaliser encore un peu plus son attention sur l'une de ses missions majeures: l'équipement optimal des points d'arrêt non gardés. Pour ce faire, chaque GRI-R dispose d'une brigade NIT composée de différentes équipes établies dans un ou plusieurs sièges de travail en fonction de l'étendue géographique de la GRI-R. Chacune de ces équipes est habituellement constituée de 5 *opérateurs entretien*. L'un d'eux est le responsable de l'équipe. Il organise le travail



sur le terrain et veille au respect des procédures de sécurité.

‘Les équipes NIT sont chargées de trois tâches essentielles: les petites réparations, le nettoyage et l’entretien des espaces verts dans les points d’arrêt non gardés’, explique Frank Soete, opérateur entretien de l’équipe NIT de Gand-Saint-Pierre. ‘Chaque jour, nous nous rendons dans quatre points d’arrêt en moyenne. Là, nous ramassons les débris, nous nettoyons les abris, les bancs, la signalétique et nous enlevons les graffitis. Nous procédons également à toutes sortes de petites réparations aux clôtures, aux quais et aux abris. Et nous entretenons les espaces verts: nous tendons le gazon, nous taillons les haies et nous arrachons les mauvaises herbes. A côté de toutes ces tâches, on nous confie parfois aussi des missions plus spécifiques comme le remplacement des affiches d’horaire’.

Equipés des pieds à la tête

Pour mener à bien ces nombreuses tâ-

ches, chaque équipe NIT dispose d’un équipement complet avec, entre autres, des perceuses, des scies circulaires, des ponceuses, des tondeuses à gazon, des échafaudages, des produits d’entretien... De plus, chaque opérateur entretien reçoit une gamme étendue de moyens de protection personnels: des gants, des lunettes de sécurité, des protections auditives, un masque antipoussière, des chaussures de sécurité, des vêtements adaptés... Enfin, outre cet équipement de base, chaque équipe NIT dispose aussi d’une toute nouvelle camionnette pour le transport de tout le matériel, ainsi que d’une remorque pour transporter les parois vitrées des abris de quai, par exemple.

Une nouvelle mission: les abris de quai

‘Depuis quelques mois, nos équipes NIT assemblent également les abris de quai dans les points d’arrêt non gardés’, raconte Paul Herremans, coordinateur technique pour la brigade NIT de la GRI-R d’Anvers. ‘L’atelier

de Salzennes en produit toutes les composantes et les livre sur site.’ Les équipes NIT locales assemblent alors toutes les pièces pour construire l’abri. Nous devons respecter scrupuleusement les consignes de sécurité. Quand il s’agit de la sécurité, on ne peut rien laisser au hasard’.

En la matière, on accorde beaucoup d’attention à la formation du personnel. Des formations spécifiques pour le montage des abris ou pour le travail sur échafaudages sont organisées. Enfin, la formation permanente de tous les collaborateurs accorde également une place centrale à la sécurité.

L’image d’Infrabel

Paul Herremans: ‘Les équipes NIT constituent une composante essentielle pour la qualité de l’accueil des voyageurs dans les points d’arrêt non gardés, priorité stratégique d’Infrabel. Grâce à leur travail, elles font des Pang des espaces propres et sûrs. Les 35 équipes NIT, réparties dans tout le pays, contribuent ainsi à l’image d’Infrabel’.



Entretien

qualité

A Malines, un bâtiment *travaux spéciaux*

A l'Atelier Central de Malines, le nouveau bâtiment dédié aux travaux spéciaux a été officiellement inauguré le 5 mars en présence de Inge Vervotte, Ministre des Entreprises publiques et Bart Somers, bourgmestre de Malines.



L'AC Malines assure principalement la révision et la modernisation de voitures et d'automotrices. Il répare également le matériel voyageurs accidenté. Toutes ces activités nécessitent des travaux de gros oeuvre, par exemple des travaux de brûlage, de meulage et de soudage, qui provoquent assez bien de fumée, de poussière et de bruit.

Environnement de travail agréable et sûr

Pour l'instant, les travaux de gros oeuvre réalisés sur le matériel voyageurs ont lieu dans les deux grands espaces de montage de l'atelier central. Ils ne disposent cependant pas d'installations appropriées, ce qui entraîne énormément de nuisances pour les agents (environ 450 personnes) qui y travaillent.

Afin d'améliorer sensiblement les conditions de travail de ces personnes et de ré-

pondre aux normes de plus en plus sévères en matière de sécurité et d'environnement, il a été décidé de construire un hall spécialisé. Tous les travaux de gros oeuvre seront effectués dans cette zone, au sein du bâtiment *travaux spéciaux*.

Aménagement

Le nouveau bâtiment renferme des boxes de travail équipés des dernières technologies. Comme l'explique Jimmy Quick, le chef de projet de la construction du nouveau hall: 'Un système de ventilation doté de bras mobiles permettra d'aspirer et filtrer la poussière et la fumée à la source. De plus, les murs du nouveau bâtiment sont constitués de panneaux antibruit, l'éclairage a été adapté et de nombreux équipements de secours garantissent une plus grande sécurité du travail'.

Photos Martial Host

Matériel

Salzennes

également certifié pour
la sécurité au travail

L'atelier central SNCB de Salzennes est certifié OHSAS 18001, norme portant sur la sécurité au travail.

Depuis sa création en 1904, l'histoire de l'atelier central de Salzennes a toujours été celle d'hommes au service des locomotives. L'AC Salzennes occupe 780 personnes et représente un chiffre d'affaires annuel de 55 millions d'euros.

Entretien des locos et simulateurs de conduite

C'est le plus important atelier de Wallonie. Ses clients sont aussi bien B-Cargo que Voyageurs National. L'atelier est spécialisé dans la maintenance de long terme et les travaux de modernisation de l'ensemble du parc de locomotives de la SNCB. Chaque année, plus d'une centaine d'engins entrent à Salzennes pour y être révisés et réparés. Ces révisions sont indispensables et garantissent la fiabilité et la sécurité du



matériel. L'atelier réalise aussi des modernisations, comme par exemple le montage de la climatisation ou de l'attelage automatique sur les série T27 pour tracter les M6.

Salzennes assure aussi la réparation et la fourniture de pièces de rechange pour l'ensemble des ateliers de traction chargés de la maintenance quotidienne du parc des locomotives.

Au-delà de ces activités centrales, l'atelier SNCB de Salzennes joue la carte de la diversification notamment avec la conception et la fabrication de simulateurs de conduite, outils très performants aidant à la formation en situation des conducteurs de trains. Cette activité permet à la SNCB d'occuper une place importante sur ce marché puisque Salzennes exporte sa technologie notamment auprès de sociétés à l'étranger, comme la SNCF, les chemins de fer algériens, l'entreprise ferroviaire anglaise Virgin, le métro d'Athènes, etc.

Certification OHSAS: sécurité au travail

L'atelier vient de recevoir fin 2007 la certification OHSAS portant sur la sécurité au travail. Le personnel a fêté l'événement le 29 février dernier. Et il peut être fier de ses efforts, de son savoir-faire et de son dynamisme: cette certification s'ajoute à celles obtenues fin 2005, à savoir la certification ISO 9001 relative aux systèmes de gestion de la qualité, et la certification ISO 14001, portant sur la gestion environnementale. L'atelier est désormais géré selon un système intégrant la qualité, la sécurité et l'environnement.



qualité



ISO 9001:2000

La Signalisation obtient le certificat ISO 9001:2000

qualité

Le 19 décembre 2007, la Lloyd's Register Quality Assurance a décerné un certificat ISO 9001:2000 au service Signalisation de la Direction Infrastructure d'Infrabel. C'est la cerise sur le gâteau pour toute l'équipe après des années de travail assidu !



Ausein de la direction Infrastructure d'Infrabel, le service I-1.3 *Signalisation* de Louis Brabant, Ingénieur principal, s'occupe de la conception et de la réalisation des installations de signalisation. I-1.3 gère également l'entretien de ces installations.

Les différentes procédures et méthodes de travail avaient déjà été décrites dans une large mesure. Mais, pour obtenir le certificat, il fallait aussi mettre en place un processus d'amélioration continue et permanente. Encouragés par la direction et par le responsable Qualité, Jean-François Speleers, les collaborateurs de I-1.3 ont mis sur pied un véritable système de

gestion de la qualité. La Lloyd's Register Quality Assurance a soumis ce système à un audit rigoureux et a décidé de lui accorder, fin 2007, le label ISO 9001:2000 tant attendu.

'Grâce aux efforts de toute l'équipe, notre service a remporté ce label de qualité internationalement reconnu', explique fièrement Louis Brabant. 'Nous avons également pu compter sur le soutien de nos collègues du service I-1.1 Qualité de l'Infrastructure. Avec ce certificat, nous garantissons à nos clients des installations de très grande qualité ! De plus, nous nous engageons aussi pleinement à améliorer constamment nos prestations !'



Le règlement est publié

Le règlement portant sur la gestion et la mise à jour de l'Intraweb du Groupe SNCB est désormais d'application. Voici ce que cela implique.

L'Intraweb du Groupe SNCB dispose désormais d'une base réglementaire, ce qui permettra de mieux en assurer la qualité. La circulaire qui traite de sa gestion a en effet été signée par les responsables de la communication. Ces responsables de la communication des trois entreprises du Groupe forment en effet le groupe de pilotage de l'Intraweb.

Ce règlement précise notamment qui peut avoir accès à l'Intraweb du Groupe et qui en assure la coordination et l'administration. Il donne aussi des directives générales en matière de bonne gestion du contenu et dresse l'inventaire du support mis à disposition des gestionnaires (formation, documentation, support humain).

Qui a aujourd'hui accès à l'Intraweb?

Pour préserver la confidentialité et la sécurité du système d'information commun, seuls les agents statutaires, contractuels et temporaires du Groupe SNCB y ont accès. Un accès est aussi accordé à des extérieurs de firmes prestataires.

Début juin prochain, les pensionnés auront également accès à un espace spécialement dédié sur l'Intraweb, où

ils trouveront toutes les informations utiles sur les pensions, la mutuelle, Railfacilities, les facilités de circulation, etc.

Le règlement sur l'Intraweb

Le règlement peut être consulté très facilement sur l'Intraweb en suivant ce chemin: SNCB-Holding > Communication > Webco Club.

Token perdu ? Problèmes techniques ? Appelez ici...

Si vous ne vous rappelez plus votre mot de passe, si vous avez perdu votre token ou si vous rencontrez des problèmes techniques liés à votre accès à l'Intraweb de chez vous, appelez le Call Center mis à votre disposition.

Il vous attend au 02 / 528 21 11 (en interne 911/821 11), entre 7h et 21h, y compris les week-ends et jours fériés.

NOUS





La cabine de Bruges et son TCO tout neuf



Roland Verduyn, Chef de la surveillance générale à Bruges

équi-
pement

La concentration de plus de 350 cabines de signalisation en 31 cabines ultramodernes est une priorité stratégique majeure d'Infrabel, qui investit dans un équipement de haute technologie pour améliorer la sécurité, la ponctualité et l'information aux voyageurs. Ces nouvelles cabines offrent plus d'ergonomie et de meilleures conditions de travail au personnel. En 2005, Bruges a essuyé les plâtres avec la mise en service du tout nouveau block 7 équipé de la technologie EBP.

Une concentration pas à pas

'Depuis 2005, nous avons progressivement repris à Bruges les activités de différentes cabines de signalisation de la région' explique Roland Verduyn, chef de la surveillance générale dans la cabine de Bruges. 'En ce moment, nous nous occupons déjà de toute la zone côtière, de Knokke à La Panne, à l'exception de Blankenberge et du Port de Zeebruges. Nous gérons aussi la ligne 50A

Bruges, block 7

Le trafic ferroviaire prend des couleurs

Depuis la fin janvier, la nouvelle cabine de signalisation concentrée de Bruges arbore fièrement son Tableau de Contrôle Optique ultramoderne. Connect s'est rendu au Block 7 pour en savoir plus.

en direction de Gand, jusqu'à Oostkamp. Dans le futur, nous desservons tout le nord de la région. Les aspects techniques de ces reprises ont été gérés par nos collègues du service Signalisation de la Direction Infrastructure, sous la houlette de Wilfried Haghedooren'.

Plus de visibilité pour plus de sécurité et de ponctualité

Jusqu'à présent, les opérateurs, les sous-chefs de gare et le régulateur devaient suivre le trafic sur l'écran de leur ordinateur. La taille trop réduite pour afficher l'entièreté de la région rendait parfois difficile l'obtention d'une bonne vue d'ensemble sur celle-ci.

Roland Verduyn: 'Depuis le 28 janvier, nous pouvons projeter le schéma de la signalisation de l'ensemble de la région sur le nouveau TCO. Les sous-chefs de gare ont ainsi une meilleure vue générale, les speakers peuvent mieux situer les trains et ainsi mieux planifier leurs annonces, et le régu-

lateur peut, d'un coup d'œil, voir l'ensemble de la région et y détecter les problèmes éventuels'.

Pour la construction du TCO, c'est Siemens qui a fourni le logiciel EBP. Barco a développé le mur lumineux sur lequel les images sont projetées par l'arrière à l'aide de miroirs. Le personnel, utilisateur direct, a trouvé une oreille attentive auprès du chef de projet, Wouter Malfait. Le fruit de cette collaboration, c'est un TCO particulièrement convivial et ergonomique.

'Le TCO est très lisible' souligne Roland 'grâce à l'utilisation des couleurs et on y trouve une mine d'informations. Tous les signaux, les passages à niveau, les aiguillages, les numéros de train... sont visibles. C'est plus clair et plus informatif. Nous pouvons maintenant détecter immédiatement les problèmes ou même les anticiper et prendre très vite les mesures adéquates. Bref, une technologie de pointe pour plus de ponctualité et de sécurité !'

Le saviez-vous ?

- Un train de marchandises peut remplacer... 60 camions ! Encore une preuve que le train est un moyen de transport de masse et *ECOlogique*.
- Le secteur du transport n'est pas repris dans le système commercial des droits d'émission de CO₂. Pour le chemin de fer, c'est un désavantage concurrentiel.
- Les voitures, camions ou bus uniques grands pollueurs ? Les avions n'échappent pas non plus à la règle: entre 1990 et 2003, les émissions de CO₂ du transport aérien de l'Union européenne ont augmenté de 73 %.



Il s'appelle
LISA

LISA :



Le nouveau système de vente arrive

Dans la première phase du projet LISA (Line Sales Application), la SNCB va équiper tous les guichets de nouveaux ordinateurs pour la livraison des billets de train. En janvier 2008, les 10 premiers exemplaires sont arrivés.

équipement

Fin 2007, la SNCB a conclu un accord cadre avec Hewlett Packard pour la livraison d'un matériel informatique ergonomique destiné aux guichets. Cet accord concerne 700 ordinateurs et les appareils annexes. La SNCB a choisi des écrans 19 pouces, un clavier spécial et un lecteur de code-barres 2D avec laser. Le remplacement du PDU (écran vu par le client affichant le prix à payer) et des imprimantes Prodata sera opéré ultérieurement.

Critères

Outre le prix et l'entretien, le choix s'est fait en fonction de certains critères, comme la vitesse, l'ergonomie, la sécurité et l'économie d'énergie. Le personnel des guichets a eu son mot à dire dans la sélection du produit.

Entretien

L'accord cadre prévoit les garanties d'entretien des constructeurs pour chaque élément de la nouvelle configuration. Un SLA sera en outre conclu avec une firme encore à choisir pour garantir un service après-vente optimal aux guichetiers.

Photo Martial Host



Tonny Vande Wege

infra-
structure

A la veille de l'exposition universelle de 1913, une nouvelle gare a été construite à Gand-Saint-Pierre. Près d'un siècle plus tard, la gare se prépare à une métamorphose. Infrabel a donné en décembre dernier le coup d'envoi à la construction de deux tunnels sous la gare.

Le projet Gand-Saint-Pierre a pour but de transformer le quartier de la gare en un endroit agréable où les divers modes de transport peuvent se compléter parfaitement. Pour y parvenir, Infrabel, la SNCB-Holding, Eurostation, De Lijn, la Région flamande et la ville de Gand investiront 360 millions d'Euros.

'Gand-Saint-Pierre, gare la plus importante de Flandre, accueille toujours plus de voyageurs', explique Tony Vande Wege, ingénieur à la direction Patrimoine de la SNCB-Holding. 'Nous souhaitons préparer la gare à ce nombre croissant de voyageurs.'

Grands travaux

Un lifting pour Gand-Saint-Pierre

Un nouveau complexe

Le bâtiment de gare est classé. Il demeure, mais entre lui et la Sint-Denijslaan, un nouveau complexe de gare pourvu de toutes les facilités (entre autres gare de tram, taxis, Kiss et Ride et deux abris pour vélos) et un grand espace commercial seront construits sous les voies. De là, en empruntant les escalators et les ascenseurs, le voyageur pourra rejoindre les nouveaux quais larges dont la grande couverture offrira une meilleure protection. Avant d'entamer ces transformations, on procèdera au creusement de deux tunnels et à la réalisation d'un nouveau parking souterrain.

Deux tunnels pour plus de mobilité

Tonny Vande Wege: 'Fin 2007, Infrabel a entamé le creusement de deux tunnels sous les voies. Le premier, appelé tunnel de Timichég, reliera le parking souterrain au ring de Gand. Nous construisons actuellement un puits de fondation entre les voies. Nous glisserons ensuite la dalle de couverture sous les voies et continuerons à creuser sous celle-ci. Puis, nous construisons

les parois latérales et la dalle de sol.'

A côté du tunnel de Timichég vient également un tunnel provisoire pour le tram. Entre 2010 et 2015 – période au cours de laquelle la gare sera rénovée – ce tunnel fera office de premier vrai tunnel pour les trams et les bus.

'Ensuite, nous ouvrirons une brèche dans une paroi du tunnel afin de l'incorporer définitivement au nouveau complexe de gare', explique Tonny Vande Wege. 'Grâce à la technique de la 'tranchée couverte', les parois latérales seront creusées manuellement et ensuite bétonnées. La dalle de couverture sera alors construite et la voie remise en place. La phase de gros œuvre ne sera achevée que quand nous aurons enlevé toute la terre située sous la dalle de couverture et mis en place la dalle de sol. L'aménagement du tunnel pour son utilisation par les trams pourra alors débuter.'

'D'ici fin 2009, les tunnels et le parking couvert doivent être terminés. Nous pourrions alors entamer la métamorphose de la gare. A la fin du projet, plus personne ne reconnaîtra le quartier de la gare de Gand-Saint-Pierre', conclut Tonny.

Intraweb

Parlez-vous la langue HR ?

La gestion du personnel, ce qu'on appelle désormais les ressources humaines (HR), est une matière très complexe et son vocabulaire est parfois mal connu. Pour nous aider à parler HR, la direction du même nom a conçu un glossaire particulièrement pratique. A consulter sur l'Intraweb.

Comment dit-on *allocation* en néerlandais ? Qu'est-ce que l'*essai* ? Quelle différence y a-t-il entre un *grade* et un *emploi* ? En quoi consiste le *signalement* ? Il n'est pas toujours évident de se souvenir de la signification des termes largement utilisés par les responsables des ressources humaines. Au sein de la SNCB-Holding, la Direction HR a pris une belle initiative: publier un glossaire qui nous facilite la compréhension des mots relatifs aux ressources humaines. Ce glossaire a été élaboré conjointement avec les autres directions du Groupe SNCB.

Sur l'Intraweb

Les définitions contenues dans ce glossaire ne remplacent bien sûr pas les définitions ou interprétations réglementaires. Mais elles ont le grand mérite d'exister.

Le glossaire se trouve sur l'Intraweb. Pour le trouver, cliquez sur SNCB-Holding > Human Resources > Réglementation > Glossaire HR.

Vous pouvez également y accéder via le cadre *L'Intraweb pratique* sur votre page d'accueil (> *L'entreprise et vous* > Glossaire HR).

Nouvellement on line

Mind³ Holding sur l'intraweb

Depuis février le projet Mind³ Holding est présent sur l'intraweb du Holding. Un site a été mis en place en collaboration avec H-CO afin d'informer les collaborateurs qui y découvrent des informations intéressantes présentées d'une manière efficace et structurée.

Mind³ est un projet stratégique visant à mettre au point une gestion d'entreprise moderne et plus efficace pour l'ensemble du Groupe SNCB. Les processus financiers, logistiques et opérationnels seront améliorés et soutenus par un système ERP (*Enterprise Resource Planning*) intégré.

Pour atteindre cet objectif le Groupe SNCB a suivi l'exemple de beaucoup de compagnies de chemins de fer, et a choisi SAP (un système ERP de la firme SAP, leader du marché en la matière).

Le projet Mind³ mobilise beaucoup de collaborateurs de différentes directions et départements en y contribuant en tant que membre du comité du pilotage, *teamleader*, responsable du groupe de travail et/ou utilisateur clé.

Vu l'envergure et l'importance du projet Mind³, il est essentiel d'assurer une communication efficace au sein du Holding. La communication ne peut donc pas se limiter à l'équipe de projet.

Le nouvel intraweb est un excellent canal de communication pour Mind³. Le nouveau site propose des informations sur la signification et le pourquoi du projet Mind³, ainsi que sur l'approche et la planification. Vous y découvrez également quels collègues font partie du projet.

Comment arriver sur le site Mind³ Holding ?

Home Holding -> A propos de Holding -> Mind³



NOUS



Formation

Le parcours du futur conduct

formation

De nouveaux conducteurs de train sont actuellement recrutés en grand nombre. En 2008 par exemple, il y aura environ 400 nouveaux recrutements au programme. Mais que se passe-t-il une fois qu'un conducteur est recruté ? Quel est le trajet qu'un candidat conducteur de train doit parcourir avant d'être autorisé à conduire un train seul et en toute sécurité ?

Photos Martial Host

La procédure de sélection SNCB en vue du recrutement de conducteurs de train vient d'être remaniée de fond en comble. Les candidats conducteurs de train doivent maintenant passer par 4 étapes avant de pouvoir entamer leur formation de conducteur. En voici un rapide aperçu.

Information, tests...

Après avoir posé acte de candidature, les intéressés sont conviés à une séance d'information où ils reçoivent toutes les explications requises sur le métier de conducteur de train. A cette occasion, tous les aspects sont abordés, comme les attributions, la formation, le règlement du travail, l'information en rapport avec HR, etc. A la fin de cette séance, les candidats sont tenus de décider s'ils comptent poursuivre ou non.

A cette première étape succèdent des tests psychotechniques, qui sont éliminatoires. Vient ensuite un entretien avec un jury chargé de sonder la motivation et les connaissances techniques des candidats. Si les candidats sont favorablement appréciés, ils sont convoqués à une visite médicale chez CPS.

Formation fondamentale

Et c'est alors que *la vraie vie* peut enfin commencer. Les candidats conducteurs de train démarrent leur formation fondamentale qui s'étend sur 250 jours ouvrables. Ce trajet d'apprentissage comporte 5 phases: introduction, initiation, démarrage, approfondissement et synthèse. On y aborde en long et en large les points suivants: connaissance de ligne, connaissance du matériel, frein, sécurité, réglementation et signalisation. Et à chaque phase, l'accent est résolument mis sur les exercices pratiques. Les candidats circulent en compagnie de moniteurs conducteurs de train sur les lignes où plus tard ils conduiront seuls leurs trains. Ils s'exercent durant toute leur formation sur les simulateurs.

Licence

Une fois qu'ils ont réussi toutes les évaluations intermédiaires ainsi que l'épreuve de certification finale, une licence est délivrée aux conducteurs de train via le Service Public Fédéral Mobilité et Transports. A partir de ce moment-là, ils sont considérés comme de 'vrais' conducteurs de train.

eur



3

questions à...
Sven Breugelmans
candidat conducteur de train



Sven Breugelmans, 28 ans, en aura bientôt terminé avec sa formation de conducteur de train. Si tout va bien, il pourra décrocher sa licence fin mai 2008 puis *rouler* tout seul comme un grand.

Qu'est-ce qui t'a poussé à devenir conducteur de train ?

Avant ça, j'avais un boulot administratif de dessinateur technique en dehors du Groupe SNCB. Mais j'avais envie d'autre chose, d'un job beaucoup plus varié. De plus, j'étais fasciné par les trains et le fait de pouvoir les conduire en toute sécurité. Peut être aussi parce que du sang cheminot coule dans mes veines ? Papa, papy et le tonton ont travaillé dans le Groupe SNCB.

Les horaires irréguliers, ça ne te pèse pas ?
C'est justement l'un des aspects qui me plaît le plus dans ce job. Les boulots de neuf à cinq, c'est pas vraiment ma tasse de thé.

Que penses-tu de la formation de conducteur de train ?

Une formation de 250 jours, c'est amplement suffisant. Même s'il y a énormément d'efforts qui sont faits, j'aimerais avoir plus d'interactivité.

Ce qui est très positif et motivant : dès la première phase de la formation, on peut déjà conduire un train accompagné d'un moniteur.

La formation fondamentale de conducteur de train a été complètement remaniée il y a quelques années (le projet *ELAN*). Un certain nombre de grands principes ont été pris en compte:

1. Trajet de formation orienté métier

Le métier de conducteur de train ne s'apprend plus à partir de contenus théoriques, mais plutôt au travers de situations de travail concrètes.

2. 12 situations professionnelles de travail réelles

La formation repose sur 12 situations de travail qui ont été sélectionnées de commun accord avec les instructeurs.

3. Complexité croissante

4. Lien extrêmement fort entre théorie et pratique.

A chaque étape de la formation, la mise en pratique de ce qui a été appris en classe revêt une importance primordiale.

5. Evaluation en cours de formation

A la fin de chaque phase, les acquis sont évalués au cours d'un examen théorique (y compris une épreuve sur simulateur) et pratique. Durant les leçons de chaque phase, des tests sont aussi régulièrement prévus pour stimuler les candidats et les guider si nécessaire.

La formation permanente des conducteurs de train repose sur les mêmes principes.

Dans un autre uniforme !

Guichetier à Visé, roi du Carnaval à Rio

Alain Taillard, guichetier à la gare de Visé, a vécu des heures inoubliables à Rio de Janeiro: il participait au Carnaval à une place de choix.



nous

Ces dernières semaines, le visage d'Alain Taillard était souvent dans la presse ou à la télévision. Et pour cause: Alain a vécu des événements hors du commun. Il est probablement le premier Belge, et certainement le premier cheminot belge, à participer au Carnaval de Rio, juché sur un char, portant fièrement le costume bigarré des héros du jour.

Un uniforme pour un autre

Comment en est-il arrivé à troquer son uniforme d'agent SNCB pour un somptueux déguisement carnavalesque ? 'Depuis 1992, j'ai à plusieurs reprises participé au carnaval, en spectateur d'abord, puis comme figurant. L'an dernier, un ami brésilien m'avait promis de me donner sa place de *destaque*, personnage richement paré et perché au sommet d'un char. Un rôle prestigieux, un rêve impossible ! Cet ami a tenu promesse: il m'a rappelé en novembre...'

Lourd costume

Alain Taillard n'oubliera sans doute jamais sa belle aventure: 'Le costume et la coiffe, tout en tissus et longues plumes d'autruches, étaient très lourds à porter. Je devais être déguisé, sur le char, une heure et demie avant de défiler dans le sambodrome, grand stade tout en longueur contenant quelque

Photo M. Host

150.000 personnes où a lieu le cortège du carnaval. Et pas question d'enlever le chapeau une fois là-haut: je n'aurais jamais pu le remettre tout seul !'

Au fait, comment fait-on pour grimper au sommet du char, habillé si lourdement ? 'A l'aide d'une grue ou, comme dans mon cas, sur une échelle. Pour redescendre, une grue est venue me prendre', évoque Alain.

Ecole de Beija-Flor gagnante

Bonne surprise: parmi la vingtaine d'écoles de samba, c'est celle de Beija-Flor qui a remporté cette année le traditionnel concours. Parmi les quelque 4.000 membres de cette école: Alain Taillard ! Ce qui lui a valu de défiler un deuxième jour comme *destaque* sur le char gagnant.

Cela fait quoi d'avoir été un des rois du carnaval de Rio ? Alain Taillard rit quand on lui pose cette question. Il n'oublie pas qu'ici, en Belgique, le roi, c'est le client. Un client qui le reconnaît et évoque avec sympathie son aventure avec lui.

Pour finir, évoquons le carnaval de Rio en quelques chiffres: 12 écoles de samba participent à l'événement, comptant chacune jusqu'à 8 chars et 4.500 participants. Il faut entre une heure et une heure et demie pour traverser le sambodrome. Ce que font au total quelque 90.000 figurants, devant deux milliards de téléspectateurs dans le monde.

Si l'épopée d'Alain Taillard vous intéresse, ne manquez pas son site web: <http://www.rio-carnaval.be>.



Solidarité

En train Télévie !

La SNCB prendra le train Télévie 2008, en collaboration avec RTL-TVi et le Fonds national pour la recherche scientifique (FNRS).

Histoire de fêter en grande pompe le vingtième anniversaire de l'opération Télévie, le train spécial circulera le samedi 19 avril, et faire arrêt à Mons, Châtelet, Huy et Verviers-Central. Dans chacune de ces gares, un ar-

rêt d'environ 45 minutes est prévu, laissant au public le temps d'applaudir chanteurs et animateurs de la chaîne. Lors du dernier arrêt à Verviers-Central, un spectacle de variétés de près d'une heure sera offert au public et enregistré. Il sera retransmis lors de la grande journée du Télévie le 26 avril.

Le train spécial sera aménagé à l'atelier SNCB de Schaerbeek dans les jours qui précéderont l'événement. Certaines voitures doivent être complètement vidées de leur contenu pour accueillir notamment une exposition du FNRS ou encore un sa-

lon maquillage.

Ce projet est évidemment réalisé en étroite collaboration au sein du Groupe SNCB, avec l'aide de la SNCB-Holding et d'Infrabel, que ce soit par la présence d'agents de sécurité, la mise à disposition de moyens de communication à bord du train ou du sillon.

La SNCB est encore, à l'heure où nous écrivons ces lignes, en pourparlers avec RTL-TVi pour la mise en circulation du train. Plus de renseignements fin mars sur l'Intraweb.

Evénements

La SNCB au Salon des Vacances

La SNCB était à nouveau présente cette année au Salon des Vacances de Bruxelles.



Photo J. Deroo

Après une courte absence, la direction Voyageurs International de la SNCB revenait au Salon annuel des Vacances au Brussels Expo, du 7 au 11 février.

La SNCB a repris pour son stand un concept résolument moderne: un mur d'écrans vidéo y occupait une place centrale. Grâce à un montage vidéo particulièrement réussi, les visiteurs se retrouvaient plongés dans une atmosphère de vacances.

Pour mettre en avant le train comme moyen de transport le plus positif pour l'environnement, aucune brochure n'était distribuée. Les personnes intéressées pouvaient s'inscrire à la newsletter électronique, envoyée par email, et recevaient un petit cadeau.

bref

20 km de Bruxelles

Plus de 600 inscrits



Les cheminots tiennent la forme ! Ils sont six cents et quelques à s'être inscrits sur les listes du Groupe SNCB aux 20 km de Bruxelles.

Un total de 93 inscrits pour la Holding, 312 pour la SNCB et 207 pour Infrabel. Félicitations ! Les collègues sont sur les starting blocks pour défendre les couleurs de leur société le 25 mai prochain au

Cinquantenaire. Début mai, ils seront conviés à une réception. Ils y recevront encouragements et conseils d'un coach sportif. Et repartiront avec leur équipement. Bonne chance à tous.

Concours
50 tickets à
gagner

STAR WARS

Star Wars – The Exhibition a pris ses quartiers à Bruxelles.
Costumes, pièces de décor, maquettes, vaisseaux spatiaux...
plongent le visiteur dans la saga mythique. Que ce soient les
trésors d'archives, les trucs et astuces des effets spéciaux ou les
expériences interactives, tout est mis en scène pour vous donner
l'impression d'être acteur du film !

L'expo a lieu sur le site de Tour & Taxis jusqu'au 1^{er} juin 2008, tous les jours de 10h à 18h et les vendredis et samedis de 10h à 19h (dernière entrée une heure avant la fermeture).

Toutes les infos sur www.starwars-theexhibition.com

Bon à savoir

Au rayon des bons plans, il y a une B-Excursion **Star Wars** (code billet 540). Le prix comprend l'aller-retour en train en 2^{ème} classe jusqu'à Bruxelles-Nord, l'aller-retour en bus STIB vers/au départ de Tour & Taxis + l'entrée à l'expo. Le prix de cette B-Excursion varie entre 8,50 euros et 25,80 euros en fonction de l'âge et de la distance. Voir tous les tarifs et conditions sur www.b-excursions.be.

Pour ceux que le tirage au sort n'aurait pas retenus... Utilisez votre libre-parcours ou vos billets de service. Il vous reste à acheter un ticket STIB et l'entrée à l'expo. Prix de l'expo: 13 euros pour un adulte (voir aussi les tarifs et conditions enfant, étudiant, groupe... sur le site web de l'expo).

DISCOVER THE HIDDEN SECRETS OF THE GALAXY



STAR WARS

THE EXHIBITION

BRUSSELS

OPENING FEBRUARY 16TH 2008
TOUR & TAXIS

Pour avoir une chance de gagner 2 tickets d'entrée à **Star Wars** – The Exhibition, répondez à la question suivante et renvoyez ce formulaire dûment complété (attention: un seul formulaire par personne !) pour le 14 avril au plus tard à: Rédaction Connect Concours **Star Wars** - H-CO.001 section 26/2.

Question:

Quel personnage Harrison Ford interprète-t-il dans la saga Star Wars ?

Luke Skywalker Obi-Wan Kenobi Han Solo Darth Vader R2-D2

Nom et prénom: _____

Numéro d'identification: _____

Adresse de service complète: _____

