

# 47connect

Magazine du personnel du groupe SNCB septembre 2009

## ordre et propreté c'est 5S à l'atelier

### **Diane**

un Sherlock Holmes pour  
vous documenter

### **Coucou !**

voilà le centre d'entretien  
pour LGV

### **VERA**

la vente automatique  
se porte bien



**EDITÉ POUR LE GROUPE PAR  
SNCB HOLDING AVEC:**

Annelies De Keyser  
Caroline De Lille  
Aline Foucart  
Romina Keller  
Alain-Pierre Meeus  
Ellen Van den Broeck  
Vanessa Vandenbruwaene  
Barbara Verwilligen et  
Jean-Pierre Vantighem

**PHOTOS**

Leo Goossenaarts  
Denis Moinil  
Johan Dehon

**MISE EN PAGE**

Jansen & Janssen,  
www.jaja.be

**PRODUCTION**

B-Print

**ADRESSE**

Connect,  
H-CO.001, s. 26/2,  
52-54 rue de France  
1060 Bruxelles  
connect@b-holding.be



**DU RENOUVEAU POUR VOS  
LIEUX DE TRAVAIL**

06

40 sites  
à rafraîchir



12

L'oeil sur la LGV



20

Quelle  
couverture!

# connect

## dans ce numéro

### stratégie

- 3 Grippe A/H1 N1: le Groupe se prépare
- 4 La mobilité, une approche globale

### qualité

- 6 Infrabel lance Rénov'action
- 14 Visite guidée spéciale 5S

### talent

- 7 Mon job ? Chef de zone à Denderleeuw

### pratique

- 8 La nouvelle base de données Diane est en ligne

### nous

- 10 Soutien pour le collègue André Cornette
- 18 Patrick Ledent sort un joli coup
- 19 La plume et le pinceau...

### informatique

- 11 LISA présente à tous les guichets

### équipement

- 12 Dans les coulisses d'une base LGV...

### durable

- 16 Des traverses en bois pour produire votre pain !

### outils

- 17 Automates VERA: ventes en progrès significatifs

### award

- 20 Une couverture très primée

### 21 brèves



# Grippe A/H1 N1: le Groupe se prépare

**Notre Groupe se mobilise pour faire face à une pandémie de grippe qui pourrait sévir en automne. Rappel des mesures médicales, d'hygiène et organisationnelles envisagées. Sans paniquer.**

La perspective d'une pandémie de la grippe A/H1 N1 ne doit pas nous faire paniquer. Il est bon de rappeler qu'a priori, cette grippe n'est pas plus méchante que la grippe saisonnière. Grâce à des règles d'hygiène élémentaires, à la vigilance et au respect des autres, on peut barrer la route à la contamination. Et le Groupe se tient prêt au cas où... En concertation avec les autorités, une équipe *pandémie* – regroupant les disciplines concernées au sein des 3 sociétés – prépare les mesures pour protéger au mieux le personnel et la clientèle au cas où la grippe se répandrait largement.

Cette équipe a fait diffuser par intraweb fin juillet, puis en version papier fin août une série de recommandations pour se protéger individuellement de la grippe A. Elle rappelle que le risque d'être contaminé sur son lieu de travail n'est toutefois pas plus important que celui de l'être dans

des espaces publics. Mais il appartient à chacun d'avoir une attitude préventive.

L'équipe a aussi pris ou prévu de prendre plusieurs mesures pour protéger les collaborateurs et les clients du Groupe SNCB.

### Des mesures collectives très concrètes

Le vaccin contre la grippe saisonnière ne protège pas contre la grippe pandémique et vice-versa. Le vaccin contre la grippe pandémique devrait être disponible fin 2009-début 2010. Quand le vaccin sera disponible, le commissariat interministériel décidera quels groupes de personnes seront vaccinées en priorité. Si le commissariat interministériel donne son accord, H-CPS se tient prêt à vacciner le personnel contre la grippe A/H1 N1 sur base volontaire.

En attendant la mise à disposition du vaccin pandémique, CPS conseille la vaccination contre la grippe saisonnière, surtout pour les groupes à risque (personnes de plus de 60 ans, patients atteints d'une affection rénale, cardiaque ou métabolique, enfants asthmatiques...). Ceci est du ressort du médecin traitant, mais CPS est prêt à le faire, sur base volontaire, et aux frais de l'employeur, après avis du CPPT.

Le masque *chirurgical* protège uniquement l'environnement du malade; il n'a aucune utilité lorsqu'il est porté par une personne en bonne santé. Néanmoins, le Groupe se tient prêt à distribuer 10.000 masques, après avis des autorités, en priorité aux accompagnateurs de train et au personnel en contact avec le public.

Les procédures de nettoyage et de désinfection des bureaux, de l'intérieur des trains (notamment les éléments manipulés par les voyageurs) seront renforcées. Des distributeurs de gel désinfectant seront disponibles dans les toilettes. Des dosettes individuelles de gel antibactérien seront distribuées aux guichetiers et accompagnateurs.

Les mesures organisationnelles anticipent quant à elles l'éventuel taux important d'absentéisme. Elles préconisent la continuité des services en aménageant les prestations du personnel autant que de l'offre de trains, tout en veillant à assurer une sécurité optimale. On pourra recourir au télétravail là où cela s'avère possible.

Voilà donc, le Groupe SNCB se prépare à une éventuelle pandémie ample. De quoi retrouver la confiance que nous aurions pu perdre.

stratégie



B-Mobility

# La mobilité,

stratégie

**B-Mobility, de la direction Strategy and Coordination au Holding, est le point stratégique pour tout ce qui concerne la mobilité. Allons à la rencontre de quelques spécialistes de l'équipe.**

**F**iscalité, développement durable, économie, Europe, tout cela compte pour notre mobilité. Une approche globale, intégrée, est le must en la matière. Du pain sur la planche, donc. Et quatre grandes missions pour B-Mobility.

**1. Centre d'information:** diffuser l'info via Mobib, la bibliothèque de la mobilité, sur le site intranet, via le rapport bimestriel B-Mobility Trends et le tout neuf Moniteur de la mobilité, une publication annuelle.

**2. Centre de connaissance:** suivre et étudier les différents aspects de la mobilité et définir une vision à ce sujet pour le Holding, aux niveaux belge et européen, déterminer les sujets sensibles pour le secteur ferroviaire et élaborer les stratégies constituant une politique de mobilité intégrale.

**3. Bureau d'études:** B-Mobility a déjà mené sept études pointues, par exemple sur les taxes d'infrastructure routières et ferroviaires.

**4. Promotion et représentation du Groupe SNCB,** tant en interne qu'à l'extérieur, par exemple dans la collaboration avec le Service Public Fédéral Mobilité et Transports et le Bureau fédéral du Plan, représentation au sein du MORA, le conseil

de la mobilité de Flandre, etc. B-Mobility, pour assurer la promotion du transport ferroviaire, organise régulièrement des congrès tels que Mobilyls ou le B-Mobility Day (voir encadré), ouverts à tous les acteurs de la mobilité.

**1 Fatiha Abbes-Orabi (37 ans)**

*"Je suis licenciée en économie et j'ai travaillé cinq ans au Service Public Fédéral Mobilité et Transports dans la division transport aérien. J'ai ensuite passé une année à la Représentation permanente belge auprès de l'Union européenne pour retourner au SPF, cette fois à la direction Mobilité. J'ai collaboré à une recherche menée par les universités de Mons, Louvain-la-Neuve, Anvers et Gand sur le trafic domicile-travail et ses perspectives en termes de durabilité. Ce trafic est l'un des sujets que je traite depuis juillet 2008 au sein de B-Mobility. Mais je travaille également sur la fiscalité du transport et sur les systèmes de transports publics. J'ai étudié de tels systèmes dans différentes villes européennes. C'est l'aspect global qui m'attire dans ce job. B-Mobility ne se limite pas au ferroviaire mais recherche une solution complète. Economie, durabilité, société, tout est im-*



# une approche globale

briqué. Le sentiment de travailler à quelque chose de concret, qui concerne toute la planète, est particulièrement stimulant”.

## 2 Bart Wuyts (30 ans)

“Après un diplôme de sciences économiques appliquées à Anvers, j’ai, pour le doctorat, collaboré à un travail de recherche sur la congestion du trafic (*‘Essays on Congestion, Transport Taxes and the Labour Market’*) et j’ai défendu ma thèse il y a quelques mois. Comme chercheur, j’ai eu besoin de troquer la recherche fondamentale contre le concret. Le promoteur de mon doctorat m’indiqua une vacature dans le Groupe SNCB, et j’y suis au travail depuis septembre 2008. J’ai écrit pour B-Mobility des articles sur la fiscalité et la mobilité, le péage électronique ou encore l’importance du transport ferroviaire des points de vue de l’écologie, de l’économie, du social et de l’emploi.

J’ai aussi un dossier ‘voitures d’entreprise’. Le régime fiscal belge encourage fortement cette formule. En évaluer les conséquences et voir comment le transport public, en particulier le rail, peut faire face... Je fais le suivi de la législation européenne et formule dans ce cadre les remarques de

B-Mobility. Et j’assure le travail de discussion et de décision pour notre participation au MORA”.

## 3 Kelly van Bladel (28 ans)

“En partant du site [www.lescheminsdeferengagent.be](http://www.lescheminsdeferengagent.be), j’ai été engagée en août 2009. Au moment où nous parlons, tout est donc nouveau pour moi, mais la matière ‘entre’ bien. Dans le futur proche, je vais reprendre les dossiers ‘voyageurs’ de Christoph. Je suis ingénieure commerciale et je prépare un doctorat sur le thème de la mobilité et du transport de personnes en particulier. Pour le préparer, j’ai participé dans le cadre d’un projet flamand à une recherche sur les déplacements et les activités qui les génèrent. Ici, ce qui me plaît, c’est que tout va ensemble. On ne s’en tient pas au ferroviaire et tout le monde a une vraie place”.

## 4 Christoph Makar (24 ans)

“J’ai un diplôme de sciences économiques appliquées mais j’ai en plus, pendant deux ans, à l’université d’Anvers, fait une recherche sur les effets de la libéralisation européenne du secteur ferroviaire. Je voulais travailler sur le terrain et ne pas m’en

tenir à la pure réflexion académique. Mon promoteur, le même que Bart, m’a orienté vers B-Mobility. J’ai débuté en 2008, sur des dossiers ‘transport de voyageurs’. Et puis on m’a aussi lancé, notamment, dans les redevances kilométriques et une comparaison des coûts d’infrastructure belges avec ceux d’autres pays. Et puis je suis entré dans la préparation du ‘Monitor’ avec d’autres collègues. Maintenant, ça va, ça doit changer. Je voudrais travailler à l’étranger. Je vais faire une formation complémentaire qui me le permettra sans doute. Je quitte le Groupe et j’en garde un excellent souvenir, avec la certitude d’y avoir acquis une expérience captivante et riche”.

## B-Mobility Day

C’est le 8 octobre que le B-Mobility Day sera organisé au Parc de la Citadelle à Gand sur la base du Moniteur de la Mobilité. Le contenu du nouveau rapport sera présenté en matinée, l’après-midi étant occupée par une visite des travaux dans et autour de la gare de Gand-Saint-Pierre.



Bien-être au travail

# Infrabel lance **RÉNOV'ACTION!**

qualité

**Des lieux de travail plus propres, plus sûrs et mieux équipés... Voilà l'idée à l'origine de Rénov'action, le projet lancé début août par Infrabel pour promouvoir le bien-être de ses collaborateurs sur leur lieu de travail.**

**L**e bien-être au travail, c'est primordial pour s'épanouir et exercer son métier de la meilleure façon qui soit. Cela suppose un environnement de travail sûr et confortable. Pourtant, Infrabel a constaté que ses collaborateurs ne bénéficiaient pas toujours d'un tel environnement.

Sous la houlette de son service des Ressources humaines, de sa division Gestion du patrimoine et de ses conseillers en prévention, le gestionnaire de l'infrastructure a donc décidé, en 2008, de passer en revue l'état de ses bâtiments. Sécurité, propreté et équipement ont été analysés par une équipe externe d'experts en la matière. Résultat: le pire coexiste avec le meilleur ! Infrabel a décidé d'agir et d'apporter diverses améliorations aux lieux de travail qui en avaient le plus besoin: remplacement de

meubler, nettoyage, travaux d'électricité, évacuation d'objets encombrants, peinture... ont ainsi été programmés.

### Une première vague de 40 sites

Début 2009, une première liste de 40 sites a été établie sur proposition des conseillers en prévention. Si, à l'heure actuelle, seuls ces 40 sites font l'objet de rénovations concrètes, on n'en oublie pas pour autant les autres bâtiments. Ainsi, un planning d'action est en cours d'élaboration pour le reste des sites, avec pour objectif d'y apporter des changements concrets dès l'année prochaine !

### Suivre les travaux au jour le jour

Pour permettre à ses collaborateurs de pouvoir suivre l'évolution des travaux réalisés au jour le jour, Infrabel a apposé,

dans chaque bâtiment concerné, un planning reprenant le type de travaux effectués ainsi que leurs dates d'exécution. Comme tous les bâtiments ne nécessitent pas les mêmes rénovations, chaque collaborateur sait de cette façon quels travaux seront entrepris sur son lieu de travail et quand.

Le personnel recevra aussi une brochure abordant toutes les questions qu'il pourrait se poser quant à la manière dont vont se dérouler les travaux: aura-t-il droit à des locaux de remplacement si les siens sont fermés, pourra-t-il récupérer du matériel jeté, qui va s'occuper du nettoyage après les travaux ?

En attendant que les occupants des premiers sites rénovés puissent bénéficier des améliorations apportées, Infrabel poursuit son travail et s'active déjà pour lancer au plus vite les travaux sur une nouvelle série de sites.

Marc Van Gansbeke,  
chef de zone à Denderleeuw.



## New Passengers

# Mon job ?

## Chef de zone à Denderleeuw

talent

**Marc Van Gansbeke est chef de zone New Passengers à Denderleeuw. Pour Connect, il parle de son job.**

*tin, j'aide le sous-chef de quai. J'accorde beaucoup d'attention au contact avec les clients. Ont-ils des questions ? Puis-je les aider pour leurs correspondances ? Pour cela, je peux compter sur la bonne collaboration avec le poste de signalisation ici à Denderleeuw" précise Marc.*

### Coaching

Le chef de zone est responsable du personnel de vente, des sous-chefs de quai, des agents de triage et des chargeurs de sa zone. Il rend régulièrement visite aux gares dépendantes pour s'y mettre à l'écoute du personnel.

*"Je suis aussi une sorte de coach pour mes collaborateurs" commente Marc. "Ainsi, je veille par exemple à ce que les agents de triage respectent bien les prescrits de sécurité dans l'exercice de leur job, dans leur habillement. Je fais aussi de la prévention avec les sous-chefs de gare: c'est important qu'ils portent leur uniforme complet, y compris leur képi, pour rester reconnaissables des voyageurs. Et j'attire constamment leur attention sur la régula-*

*rité. Partir de Denderleeuw avec deux minutes de retard, cela peut avoir des conséquences importantes pour la suite du trajet du train."*

### Autres tâches

Lors d'incidents graves ou d'accidents, le chef de zone prend la responsabilité et informe directement le manager de région. Il se concentre surtout sur la prise en charge des clients.

Le chef de zone contrôle également les formulaires D43. Les irrégularités constatées en gare qui causent des retards inférieurs à 19 minutes y sont reprises (comme un problème technique au matériel roulant ou un souci avec un voyageur). Après contrôle, le chef de zone envoie ce document au chef du Bureau opérations.

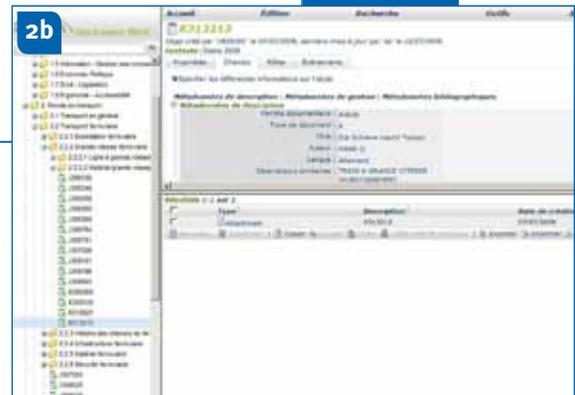
En cas d'accident d'exploitation ou de dommages aux installations de la SNCB, le chef de zone rédige un rapport dans le programme *Safetrain*. Une bonne évaluation des responsabilités des personnes impliquées permet de récupérer rapidement les coûts occasionnés.

**C**haque région New Passengers dispose de plusieurs chefs de zone, qui rendent compte directement au manager de région. Nous avons rencontré Marc Van Gansbeke à son bureau à Denderleeuw.

### Contact avec les clients

Marc Van Gansbeke est un des chefs de zone de la région de Denderleeuw. Outre la gare de Denderleeuw, sont aussi sous sa responsabilité les gares de Ninove, Ternat, Dilbeek, Haaltert, Ede et Liedekerke (les dépendances). Ses tâches sont très variées, mais nous allons nous limiter à décrire les principales.

*"Pendant les heures de pointe du ma-*



Le Doc.center en action

# La nouvelle base de données

pratique



Allez d'abord jeter un coup d'œil à la présentation Diane sur: Holding > Public Affairs & External Relations > Centre de documentation > Recherche documentaire.

## Options de recherche Diane

- La recherche full text
- La recherche thématique
- La recherche avancée (par type de document)
- La recherche avancée
- La recherche sur la base de la référence du *Bulletin de documentation*

**Avec la nouvelle base de données Diane, le Doc.center dispose d'un fabuleux outil. A bord de la Rolls-Royce des moteurs de recherche, les collaborateurs du Groupe pourront dorénavant explorer l'étendue du fichier dans ses moindres recoins.**

**V**oilà, ça y est, la nouvelle base de données Diane est à votre disposition et le résultat vaut assurément le détour.

## Google et bien plus encore ...

L'une des innovations les plus spectaculaires est la possibilité de faire des recherches full text de type Google en introduisant des mots-clés.

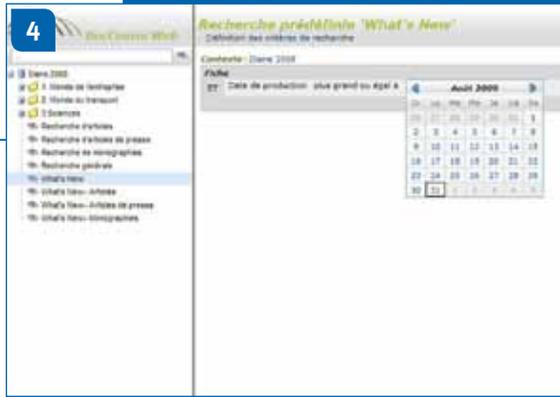
Autres nouveautés: le classement thématique (structure arborescente à gauche de l'écran) et la possibilité de faire des recherches dans la section *What's new*. Il suffit d'encoder les données souhaitées pour

obtenir immédiatement un aperçu des dernières acquisitions du Doc.center.

Visuellement aussi, il y a des changements: Diane fonctionne maintenant avec trois zones de recherche à l'écran. La description et la visualisation des documents trouvés s'affichent toujours dans la partie inférieure de l'écran. Il a été opté sciemment pour un système de recherche avancé. Un concept simplifié à la Google eut été trop général, car surcharger l'utilisateur avec un nombre trop élevé de résultats se révèle improductif.

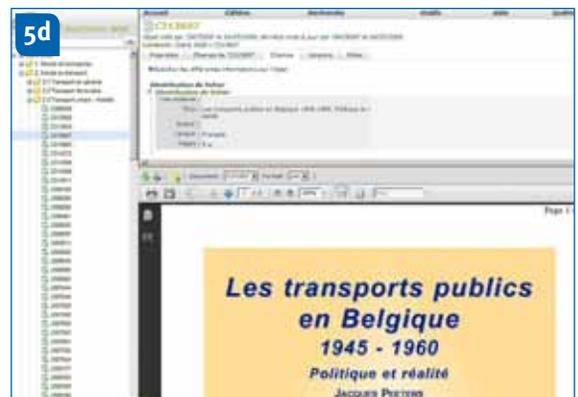
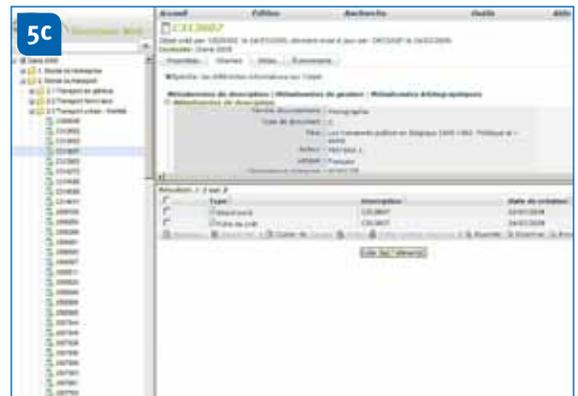
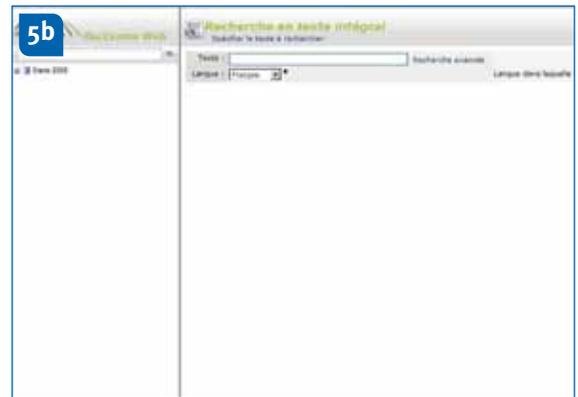
## Un peu d'exercice, voyons !

Une fois que vous aurez éprouvé le nouveau système, vos recherches couleront de source. En attendant, n'hésitez pas à vous exercer sur la fenêtre Diane du site intraweb du Doc.center. Et n'ayez surtout pas peur de cliquer sur les boutons: le ciel ne vous tombera pas sur la tête ! La petite flèche bleue vous permet de revenir à tout moment à l'écran précédent et, si elle n'y est pas, il suffit de cliquer sur *Back*. Vous ne vous en sortez vraiment pas ? Envoyez un petit mail à [doccenter@b-holding.be](mailto:doccenter@b-holding.be). Les bureaux ou les groupes peuvent également demander une démo Diane via le même mailbox.



5a

Numéro	Auteur	Titre	Date de la Publication	Page	Date	Pages
1.1 Enterprise / 1.1 Bevestig						
PR11807		Commissie Garantie de TSB: moet beta 1 Fact naar de politiek van Vlaanderen, LBC: Gemeenteraadslag van Provincie van Vlaanderen: Schiedse Taart			25/06/2000	
1.3 Management						
R330629	LAPLEY R.	What only the CEO can do	Harvard Business Review		1/05/2000	34-39
R312427	WISSER M.	Reynold Optimalisatie, pro-normale - "Transformation cost management"	Management International in België		1/06/2000	32-33
1.3 Marketing - Publieke commerciële / 1.3 Marketing - Commerciële						
R312399	PERRELLI R.	Cryptografie in de financiële wereld	Interactiviteit (Dit)		1/05/2000	10-17
R311407	PLEDSCH E.	Falco de van dieven des Beldens - Een eigenaardige voorstelling van de geschiedenis van de kunst	BEZIJ - Een magazine voor de kunst van de kunst		1/05/2000	18-41
R310307	POURCHESSE C.	Les entreprises de la Belgique - L'impact de la mondialisation	Ville de la Région de Bruxelles-Capitale		5/06/2000	13-33
PR11216		Ontwikkeling van de Belgische economie - Een studie van de Belgische economie			07/01/2000	8 p.



# Diane est en ligne

### 1. Recherche Google full text

Cliquez dans la page d'accueil Diane sur *Recherche full text* et introduisez les mots-clés. Les résultats affichés incluent souvent les mots encodés (image 1).

### 2. Recherche par thème

Parcourez sur l'écran de gauche le classement par thème et cliquez sur le signe + pour ouvrir les niveaux sous-jacents (image 2a). Sélectionnez le document souhaité (article, monographie, coupure de presse). Cliquez sur *Attachment* pour pouvoir visionner le document choisi (image 2b).

### 3. Recherche via le type de document

Choisissez le type de document souhaité et complétez les champs de recherche (avec possibilité d'adapter les critères de recherche) (image 3).

### 4. Recherche de documents récents (What's New)

Cliquez dans l'écran de gauche sur *What's New* (image 4). Utilisez le calendrier pour l'encodage des données souhaitées pour votre recherche et cliquez sur *Exécuter*. Recherche possible sur articles, monogra-

phies et coupures de presse.

### 5. Recherche sur base de la référence du Bulletin de documentation

Dans le Bulletin de documentation, les références se trouvent dans la colonne de gauche (image 5a).

Copiez (Copy/Paste) cette référence dans le champ de recherche Diane (en haut de l'écran de gauche) (image 5b).

Visionnez le document et cliquez sur la référence. Toutes les infos sur l'auteur, le titre du document, etc., s'afficheront (image 5c).

Cliquez sur *Attachment* pour pouvoir visionner intégralement le document (image 5d).

Vous pouvez agrandir l'image en cliquant sur le petit carré orange et annuler cette opération en cliquant une nouvelle fois sur le petit icône.

### Online Help

Besoin d'aide ? Cliquez alors sur *online help* en haut de l'écran Diane. Ce système vous permet d'imprimer (exporter) les listes de résultats: choisissez un certain nombre d'éléments sur la liste et cliquez sur export. Vous pouvez choisir ensuite parmi plusieurs formats, comme par exemple un pdf.



De gauche à droite: Joke Vanhoucke (dépôt Courtaî), Donatio Donnyphan (dépôt Charleroi), Didier Dereppe (dépôt Namur), André Cornette, Rita Moosen (chef de service B-VN 1), Marianne Callewaert (dépôt Anvers), Danielle Van Kerckhove (dépôt Bruxelles).

## Accompagnateur de train

# Soutien pour le collègue André Cornette

NOUS

**Le 11 août, notre collègue accompagnateur de train André Cornette a reçu la visite de Rita Moosen, chef du service accompagnement des trains (B-VN1) ainsi que de collègues des 5 districts.**

**L**e 23 mai, notre collègue André Cornette a été victime à Dinant d'un dramatique accident qui n'a laissé personne indifférent.

A l'initiative de B-VN.1, un livre de sympathie pour André a été mis à la disposition de chaque CAT (Cellule d'Accompagnement) et chaque dépôt. De la sorte, les accompagnateurs de train pouvaient lui témoigner leur soutien.

Le 11 août, une délégation d'accompagnateurs de train accompagnés de Rita Moosen ont rendu visite à André Cornette pour lui remettre ces livres de sympathie. Un encouragement pour André qui peut compter sur l'aide de tous les cheminots.

André n'a pas manqué de remercier tous les collègues pour leurs marques de sympathie et leur soutien.

Cette visite a été un moment de grande émotion.

### Témoignages

Quelques témoignages des accompagnateurs de train qui ont rendu visite à André.

*"(...) Une chose est certaine: un accompagnateur a vu sa vie bouleversée dans le cadre de l'exercice de sa fonction. Et la réaction égoïste primaire est de se dire: et si cela avait été moi ? Aurais-je voulu revoir un jour des collègues en uniforme ? Aurais-je pu sourire, afficher un moral d'acier, un regard serein, ouvert, amical ? Aurais-je pu expliquer calmement et sans rancune l'accident en lui-même ? Aurais-je pu trouver les mots justes pour mettre mes collègues à l'aise (je sais, les rôles sont inversés, nous sommes sensés être là pour lui et*

*tout mettre en oeuvre pour le mettre lui à l'aise !) ? Aurais-je pu sourire, plaisanter et faire des projets d'avenir, voir ma revalidation comme un défi ? Honnêtement ? Je ne crois pas, je ne pense pas avoir cette force de caractère là mais... André lui l'a et il en a fait une démonstration époustouflante que chacun d'entre nous a dû ressentir. André nous donne une leçon de courage, de force et est surtout un exemple d'humanité qui ne laisserait aucun de nous insensibles.*

*(...) Je ne connaissais pas André, je rendais visite à l'accompagnateur, j'ai rencontré un homme et pris une leçon de vie".*

(Danielle Van Kerckhove, accompagnatrice Bruxelles)

*"(...) André était vraiment content de notre visite. Il a été très touché par les livres de sympathie. Il a parlé de sa revalidation, de l'accident et de solidarité. Son optimisme force le respect. J'ai été particulièrement émue par sa situation et le courage dont il fait preuve".*

(Joke Vanhoucke, accompagnatrice de train Courtaî)



# LISA Présente à tous les guichets

**L'application de vente LISA est désormais installée dans tous les guichets de vente. Une nouvelle version améliorée a été introduite cet été.**

infor-  
matique

**E**n juin 2008, nous dressions le portrait de l'application de vente LISA et étions présents en gare de Flémalle, pour sa première utilisation.

Depuis fin mai, toutes les gares sont équipées. Il y a eu quelques *couacs*, principalement perceptibles en back office, c'est-à-dire par les équipes chargées de la comptabilité.

## Quelques nouveautés

En août, la version 3 a été installée partout. Elle offre de nouvelles fonctionnalités, comme l'utilisation des codes-barres, par exemple sur les cartes mères, les C170, les bulletins de versement des accompagnateurs, ou pour des produits qui ne sortent pas de l'imprimante tels ARIdisc ou l'indicateur. Il est désormais possible aussi d'imprimer la photo du client sur la carte

mère à partir de la carte d'identité électronique. Enfin, un lien avec SEFORA permet au vendeur de calculer automatiquement le prix le plus avantageux pour le voyageur.

## L'avis à Ottignies

Comment LISA est perçu sur le terrain ? Baudouin Lorge, rédacteur principal des recettes à Ottignies, témoigne: "Il y a eu quelques problèmes, des petits bugs dans la version 3. Par exemple, il y a eu des soucis quand on veut scanner un réquisitoire avec certains codes".

Thomas Demazy, agent commercial principal à Ottignies ajoute: "Le clavier spécial utilisé par les vendeurs nous a posé des problèmes d'ergonomie. Les touches, plus nombreuses que sur un clavier classique, sont aussi très proches les unes des autres. Au début, ce n'était pas toujours facile. On cliquait parfois sur la mauvaise touche. Il

*n'est pas facile non plus de taper un texte dans un email: les touches spéciales comme l'apostrophe, les guillemets, les voyelles avec accent grave ou aigu ne sont pas au même endroit que sur un clavier normal".*

"Mais il y a de grandes améliorations par rapport à Sabin" continue Thomas Demazy, "comme le totalisateur qui est très bien conçu ou le scanner qui nous aide pour les produits à prix fixe. Honnêtement, LISA marche très bien. Il me semble d'ailleurs que les problèmes sont plus vite résolus qu'avec SABIN".

## A Ottignies, MOBIB aussi

Ottignies est, au même titre que Louvain, Alost et Enghien, gare pilote MOBIB. On y vend le billet combiné STIB-SNCB avec un billet jetable MOBIB spécial. Un premier pas vers la future carte magnétique unique STIB-SNCB.



Les techniciens Travaux de voies ont aussi appris à conduire et réparer les engins ferrés de maintenance voies

équipement

**Tout le monde a déjà vu ou emprunté une ligne à grande vitesse... Mais qui sait comment et par qui elles sont entretenues? Pour répondre à ces questions, Connect s'est rendu près d'Ath, sur la base de maintenance LGV du Coucou, pour y rencontrer son responsable, Guy Debruxelles.**



Guy Debruxelles, responsable de la base du Coucou

## Les lignes à grande vitesse

# Dans les coulisses

**L**a base du Coucou est la première base de maintenance LGV mise en place sur le réseau à grande vitesse belge” nous explique Guy Debruxelles. “Le site a été choisi parce qu’il se situe à mi-chemin entre les extrémités du tronçon de la ligne Bruxelles-Paris dont nous avons la maintenance, mais aussi parce qu’il comporte un accès direct pour les engins ferrés”. C’est donc en pleine campagne que la base du coucou fut installée fin 1997.

“Le rôle d’une base de maintenance LGV est de maintenir en bon état les lignes à grande vitesse afin d’assurer au réseau fiabilité, sécurité, régularité et pérennité” poursuit notre guide. Au total, trois bases entretiennent le réseau à grande vitesse belge: celle du Coucou, une base à Ans ainsi que la base de Louvain, dont une partie des activités se déroule également à Berchem. “Nous dépendons toutes d’un seul et même arrondissement LGV dont le siège se situe à Bruxelles”. Cet arrondissement joue un double rôle: il sert de coordinateur entre les bases (en veillant notamment à la bonne transmission des informations entre cha-

cune d’elles) et dispose d’une cellule technique qui traite les problèmes plus pointus.

### Une base, 5 spécialités.

Maintenir en bon état une ligne à grande vitesse requiert temps et technicité... Cinq services, qui comptent au total quelque 50 personnes, veillent 24h/24 sur ce tronçon de 71 km de la LGV Paris-Bruxelles.

Les services généraux gèrent le personnel et s’occupent de la logistique. “Sur la base, nous disposons notamment d’un magasin qu’il faut approvisionner en articles nécessaires pour assurer les besoins courants de la base, mais aussi le minimum stratégique en cas d’incident” explique Guy.

La base dispose également d’une équipe Voies spécialement formée pour assurer la maintenance des voies courantes, des appareils de voie propres à ce type d’infrastructure et de l’équipement de manœuvre de ceux-ci.

Le service Courant fort s’occupe des aspects ECFM, des sous-stations de traction et des caténaires. “Nos collaborateurs sont polyvalents: ils sont capables d’effectuer toutes les interventions dont leur service a la



Deux agents du service Courants faibles sont en train de vérifier le bon fonctionnement des installations.



La base du Coucou, à côté de la L1.

# d'une base LGV...

charge” explique encore notre responsable. La raison de ce cumul d’activités au sein d’un même service est d’ordre pratique: *“Cela nous permet d’assurer un bon équilibre entre les prestations de jour et de nuit (histoire qu’il y ait un véritable roulement entre les équipes), mais aussi de constituer une équipe suffisamment forte en cas de dérangement (un système de garde est en effet assuré au sein de la base)”*.

Le service Courant faible cumule quant à lui toutes les interventions qui touchent à la signalisation et aux télécommunications. *“À nouveau, pour plus d’efficacité, on a décidé que les installations de signalisation seraient entretenues par le même service que celui qui s’occupe des télécommunications”* poursuit Guy. Le service veille notamment à ce que les informations de signalisation soient envoyées en ligne et à bord des trains de manière fiable et en toute sécurité.

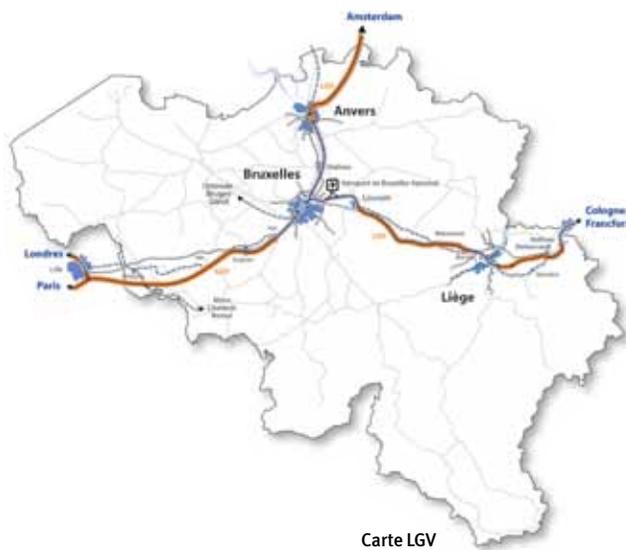
Enfin, le service BOA veille à la stabilité des bâtiments et ouvrages d’art, ainsi qu’au bon fonctionnement des installations hydrauliques.

Bref, la polyvalence règne au sein des

différents services de la base... *“Et nous sommes des précurseurs en la matière!”* proclame fièrement leur responsable. *“Nous avons aussi mis en place un service d’intervention rapide auquel chaque technicien doit participer. Notre but est qu’il y ait en permanence quelqu’un à même de répondre à une demande du régulateur de ligne visant à lever un dérangement ou un incident”*.

## Vigilance et organisation !

Comme les interventions de maintenance doivent se faire en marge de l’exploitation des lignes, cela requiert aussi une sacrée organisation ! *“Certaines interventions prennent du temps et ne peuvent être effectuées que de nuit, notamment sur les caténaires. D’autres, par contre, doivent se faire en plein jour, pour une question de luminosité. Nous devons donc organiser notre temps en tenant compte du trafic, des plages horaires réservées aux travaux (1 h 30 l’après-midi, 6 h la nuit) et du type d’interventions à effectuer (toutes les interventions ne requièrent pas une interruption du trafic...)”* raconte Guy.



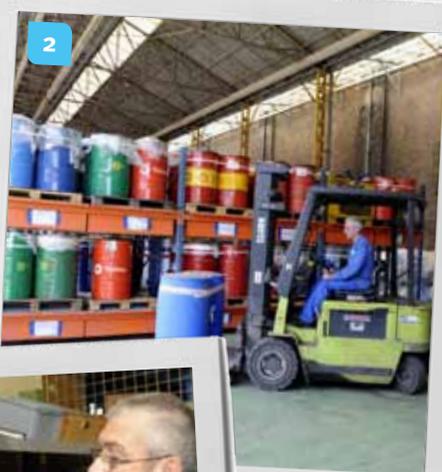
Carte LGV

On l’aura compris, veiller sur une ligne à grande vitesse... ce n’est pas de tout repos. *“Et quand certaines personnes viennent me dire qu’une ligne nouvelle, ça ne requiert aucun entretien... Je leur réponds que, sachant qu’une roue ou un pantographe parcourt 84 mètres de rail ou de caténaire par seconde, on a plutôt intérêt à s’assurer que les installations ne comportent aucun défaut!”* conclut notre interlocuteur.

Salzennes

# Visite guidée

Le mois dernier, nous vous avons décrit l'expérience du 5S à l'atelier central de Salzennes. Voici cette fois une petite visite guidée en images des réalisations. Des idées venues du personnel lui-même.



qualité

Dans tous les halls, ici à la section *Peinture*, les équipes disposent d'un espace de réunion. Tous proposent un tableau où sont affichés diverses informations sur la sécurité, les objectifs, l'environnement, des suggestions d'amélioration, l'agenda des réunions, des résultats d'audit et d'autoévaluation, etc. Ces espaces de réunion sont une des caractéristiques de la méthode japonaise d'organisation du travail 5S (1).

2 Le parc à recyclage compte 22 lots de matières différentes consciencieusement triées et revendues: cartons, plastiques dangereux, pots de peinture vides, filtres usagés, cartouches d'imprimantes, batteries de locomotives, bombes aérosols, fûts, plaquettes de freins, frigolite, palettes cassées, etc. Francis Berte: "En 2000, avant l'introduction du 5S, nous comptions 300 tonnes de déchets non triés. En 2008, nous n'en produisons plus que 46 tonnes! Et en 2009, nous espérons atteindre les 35 tonnes à peine".

3 Dans le hall 14-1, on réalise le démontage, la révision et le remontage des ponts d'essieux. Les équipes y utilisent le système kanban: les petites pièces de rechange sont conservées dans de petits bacs bien rangés. Résultat: on ne recherche plus les pièces et la gestion du stock est facilitée.

4 La section *bobinage* a entièrement repensé l'aménagement spatial de la chaîne, du démontage des bobines électriques au remontage et à l'équilibrage. Résultat: alors qu'avant le chemin parcouru par l'induit s'étirait sur un km, il se concentre aujourd'hui sur 400 m.

Même les armoires de la section bobinage sont bien rangées. Le personnel ne perd pas de temps à rechercher marteaux, tournevis et pinces.

# spéciale 5S

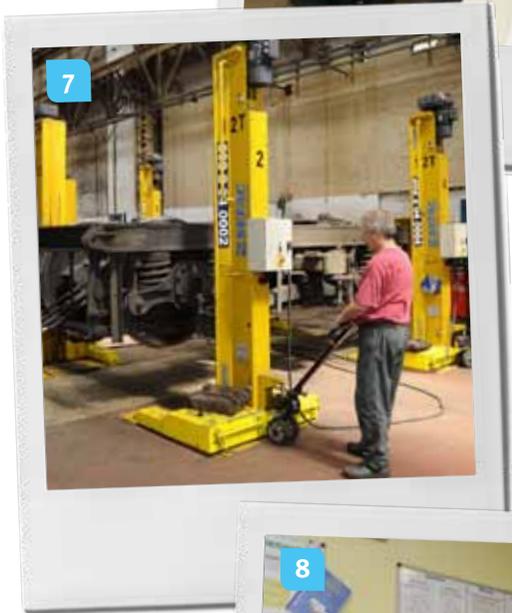
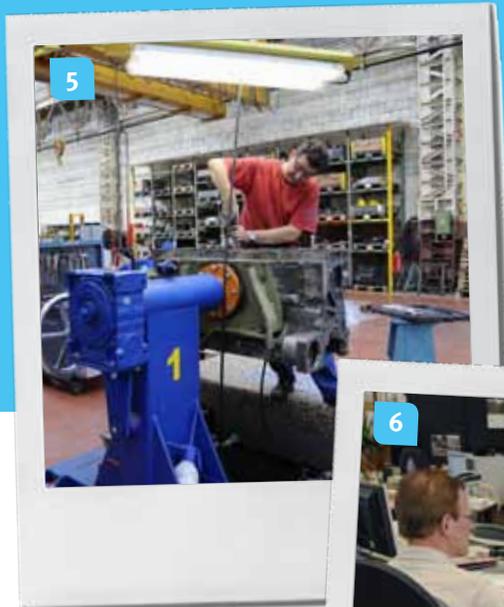
**5** Le hall 5 est notamment consacré au démontage, à la révision et au remontage des moteurs diesel Cummins qui équipent les AR41. Pour pouvoir effectuer la révision de ces moteurs, le personnel de l'atelier devait pouvoir effectuer ce travail en 200 heures maximum. Sinon la tâche aurait été confiée à la firme Cummins même. Les agents de l'AC ont cherché à réduire les pertes de temps, par la disposition des lieux et l'outillage. Mission réussie grâce au 5S notamment.

**6** Le 5S s'applique aussi dans les bureaux, comme ici dans le bureau de dessin. Comme on le voit à droite, les dossiers *entrants*, *en cours* et *sortants* sont bien rangés dans des bacs particuliers. Le 5S a apporté un plus en matière de gestion des documents. Tout est fait pour faciliter la localisation et l'identification des documents dans les armoires. Même les fichiers informatiques sont conservés selon un principe identique. Si un agent est absent, ses collègues peuvent aisément mettre la main sur un dossier qu'il traite habituellement.

**7** Le hall 5 est consacré à la révision des bogies. Comme dans le reste du vénérable atelier, ici règnent l'ordre et la propreté. Des tapis sont placés au sol sous les bogies en cours de démontage, pour ne pas salir le revêtement. Un plus pour l'environnement et la sécurité du personnel.

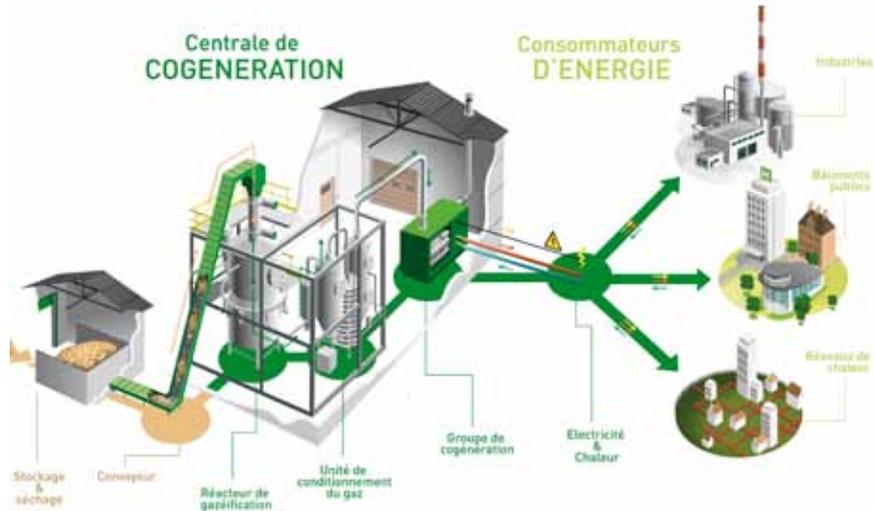
**8** L'équipe Qualité: de gauche à droite, Alain Gérard, Marcel Geuquet, Jean-Claude Colot et Adrien Charlier. *"Mettre en place le '5S', c'est bien. Le maintenir c'est encore mieux. Le maintien n'est possible que par la rigueur de l'autoévaluation et de l'audit. Le but n'est pas de critiquer, mais d'aider les équipes à progresser, à poursuivre leurs propres efforts d'amélioration."*

Absents sur la photo: Michel Verboven, Roger Ottelet, Alain Hock, Hervé Vanderhoeven et Dorothée Bonnet. Citons aussi ceux qui par le passé ont géré le 5S, comme Léon Lambert, Ludwig Wenderloot et François Kugli.



Vous trouverez d'autres photos sur l'Intraweb, dans la webnews publiée sous la rubrique *SNCB*.

L'énergie produite sera fournie directement à la minoterie



## Développement durable

# Des traverses en bois pour produire votre pain !

**Saviez-vous qu'une partie de notre pain quotidien sera bientôt fabriquée au moyen d'anciennes traverses en bois ? Concrètement, les traverses usagées produiront de la chaleur et de l'électricité. Une énergie qui sera ensuite utilisée par une minoterie pour sécher le blé indispensable à la fabrication du pain.**

durable

Chaque année, un grand nombre de nos traverses en bois deviennent inutilisables. Pour éliminer durablement ces traverses créosotées (traitées chimiquement contre les insectes et les pourritures), Infrabel devrait recourir à une incinération à très haute température. Mais ce procédé est coûteux et peu écologique. Dans l'attente d'une solution plus respectueuse de l'environnement, les services responsables de cette élimination ont préféré stocker les traverses.

### Un recyclage durable

Il y a environ 4 ans, une solution verte et durable a été imaginée... elle consiste à procéder au recyclage énergétique de ces traverses.

*"Il existe une technique de gazéification de bois réduit en copeaux. Cette technique fonctionne à très haute température, ce qui permet d'éliminer la créosote sans polluer l'atmosphère... Le gaz ainsi généré peut ensuite alimenter une unité de cogénération qui produit simultanément chaleur et électricité"* explique Richard Marcelis, responsable du projet au sein de la Direction Infrastructure. Développée par l'entreprise Xylowatt, la technique n'était jusqu'ici utilisée qu'avec du bois vert. *"En découvrant les activités de Xylowatt, nous nous sommes dit que ce pouvait être une excellente solution pour nos traverses usagées"* poursuit Richard Marcelis. *"Nous avons donc réalisé une série d'essais qui s'est avérée très fructueuse !"* Et si la solution

envisagée par Infrabel n'est encore qu'un projet, elle devrait être opérationnelle dès septembre 2010.

### Du vieux bois, source d'énergie verte

La filière de recyclage des traverses de bois en énergie a d'ores et déjà débuté par une collecte organisée par la société Woodprotect. Cette filiale d'Infrabel rassemble les traverses en bois inutilisables dans ses ateliers de Wondelgem (Gent) afin de les transformer en copeaux. Ces copeaux seront ensuite vendus à B.W.R (Brussels Wood Renewable – une autre entreprise indirectement liée à Infrabel) et transformés en gaz. Ce gaz sera alors refroidi (ce qui induit une production de chaleur) et traité dans un laveur. Il sera enfin brûlé dans un moteur du groupe de cogénération et transformé en électricité. *"B.W.R. revend ensuite l'énergie produite (chaleur et électricité) à CERES, un minotier installé à côté de B.W.R. à Bruxelles"* explique Richard Marcelis. *"L'électricité ainsi fournie lui permettra de faire tourner une partie de ses installations. Quant à la chaleur, elle servira à sécher le blé à bonne température"*. Et c'est ce blé qui entrera dans la préparation du pain dont nous parlions au début... Impressionnant, non ?

**“ Désormais nous pouvons recycler écologiquement les traverses en bois. ”**



Richard Marcelis

Automates VERA

# Ventes en progrès significatifs

**+ 50%: les distributeurs automatiques de billets ont bien progressé en deux ans. Bien utiles pour réduire les files en heures de pointe, ils seront remplacés car devenus vieux. Les premiers datent en effet de 1999...**



Les distributeurs automatiques de titres de transport dans les gares auront offert de très bons et loyaux services en dix ans à la SNCB. Cette année, au rythme de progression actuel, ils auront sorti quelque 200.000 billets par mois. Le nombre est en progression constante depuis 2 ans. Cette année elle atteint plus de 20%.

## Un billet sur 10

En moyenne, un billet sur dix émis dans les gares équipées de ces appareils l'est sur un automate. Cette proportion approche ou dépasse même les 1 sur 5 dans certaines gares, comme Louvain ou Bruxelles-Midi. *“Ce résultat est notamment le fruit d'une campagne de sensibilisation de la clientèle à l'existence et à l'utilisation menée avec le concours du service B-VN 05 Marketing et Communication durant le printemps dernier, mais aussi à un meilleur suivi assuré par les responsables des ventes en gare”* explique Jean-Paul Henrion, chef de division B-VN 21 Exploitation de la vente dans les gares.

*“Une étude a été faite sur les utilisateurs des automates”* explique Michel Lentz, responsable Analyse, tests et développements informatiques pour la vente chez B-VN 21.

*“Elle montre que la première uti-*

*lisation est décisive. Si le client est content de sa première expérience avec VERA, il revient”.* La campagne d'information prévoyait des stickers collés au sol dirigeant le public vers les appareils, des affiches de sensibilisation et une présence en gare d'agents de vente volontaires qui proposaient leur aide aux nouveaux utilisateurs. Elle a eu un impact particulièrement positif.

*“Le service rendu aux guichets se trouve amélioré par le recours plus important aux distributeurs car les clients qui se dirigent vers les automates laissent plus de disponibilités aux vendeurs pour servir la clientèle qui désire accompagner son achat par un renseignement complémentaire”* poursuit Jean-Paul Henrion. Le but des guichets automatiques est donc bien de libérer les guichets des files de clients qui savent ce qu'ils doivent acheter. C'est particulièrement le cas pour les clients qui viennent valider leur carte-train. Ils sont plus de 7.000 à utiliser le service chaque mois.

## Remplacés à terme

Les automates sont actuellement limités à 75 gares et leurs fonctionnalités sont également restreintes. Actuellement, ils ne peuvent par exemple fournir des B-Excursions et B-Evénements. De plus, ils n'acceptent aucune carte de crédit tels Visa ou American Express et encore moins du cash.

Ces appareils qui datent de 1999 ont fidèlement servi pendant dix ans. Mais leur technologie est dépassée. Une étude est actuellement en cours pour les renouveler. Les nouveaux appareils devraient offrir vers la fin 2010 plus de convivialité ainsi que plus de fonctionnalités. Outre le paiement par cartes de crédit, ils accepteraient dans une certaine mesure aussi le cash.

outils



Passions

# Patrick sort un joli coup

**Patrick Ledent, qui travaille à la Direction du District Sud-Est, est un fervent joueur de tennis ! Mais sa vraie passion, c'est l'écriture. Il sort son premier recueil de nouvelles, Joli Coup, chez un éditeur parisien. Connect l'a lu et aimé.**



NOUS

**A** 10 ans déjà, pendant que ses camarades jouent au foot à la crécré, il reste en classe à peaufiner une rédaction. Envie de partager son regard sur le monde... Patrick Ledent, 49 ans aujourd'hui, secrétaire à la Direction du District à Liège depuis 3 ans, bénit son job qui laisse le champ libre à l'écriture, une fois la journée terminée: "Pour écrire, il faut une liberté d'esprit et de temps!"

Auteur de plus de 100 nouvelles, il a été primé lors de nombreux concours et figure en bonne place dans des collectifs d'auteurs. En 2002, il a obtenu une mention à la Fureur de Lire avec *Double Impact* (une nouvelle à lire dans le recueil *Joli Coup*). Ses nouvelles tiennent du roman noir, du policier, du fantastique, genres littéraires qu'il pratique et continue à lire parmi ses contemporains. "Des personnages comme vous et moi, une fracture sociale ou psychologique, voilà la trame de mes nouvelles.

*Mon mentor, c'est Georges Simenon".*

## Petits bijoux de dérision

Construire un scénario court autour d'un personnage, l'art de la chute.... Patrick: "On accouche d'une idée, le canevas se met en place et puis on travaille la langue. La nouvelle, c'est une technique, mais cela tient parfois du miracle!"

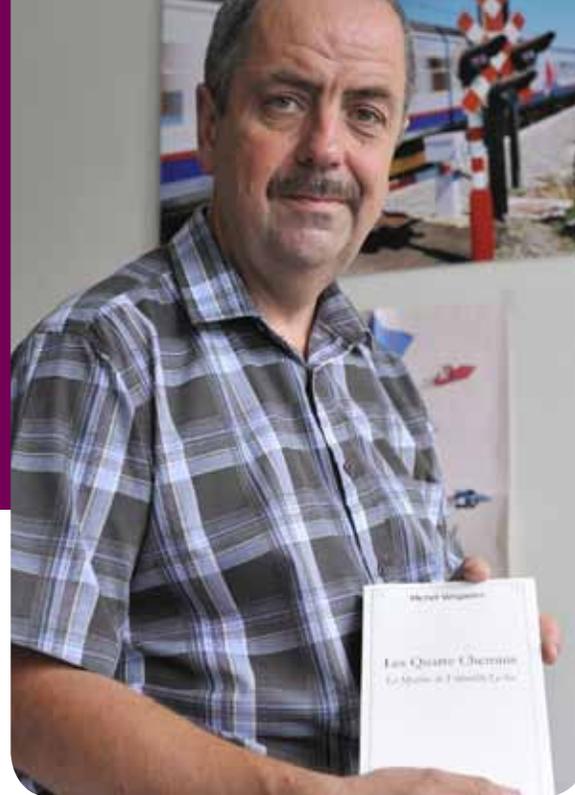
*Joli Coup* concentre en 226 pages et 17 nouvelles (dont 7 déjà primées) le talent de Patrick. Une bonne dose d'humour noir et hop, du réalisme on bascule dans le rocambolesque, voire le surnaturel, le tout dans un style enlevé, économe en mots. Les personnages exorcisent leurs angoisses ou leur rage. Confrontation au chômage, à la maladie, à la mort, à la guerre, à un guichet de banque ... c'est souvent cynique, parfois outrancier, mais le héros reste attachant en ce qu'il nous met face à nos propres questionnements.

## Et le train dans tout ça ?

"Je fustige parfois l'Administration. J'ai travaillé 5 ans au service contentieux Voyageurs: des situations loufoques ont pu m'inspirer!" Au-delà, on ressent bien dans ses nouvelles l'affection de Patrick pour le train, le voyage et les cheminots. Dans *Collioure* ou *Boucle*, le train est apaisant, presque maternel...

Patrick Ledent est édité chez Calliopees, une petite maison d'édition parisienne. Il a un contrat pour 3 recueils à paraître d'ici juin 2011. Patrick est zen, ils sont déjà quasi aboutis... maintenant.

Comment acheter *Joli Coup* (15,75 euros) ? Notamment à la librairie *Le Comptoir* à Liège, sur [www.calliopees.fr](http://www.calliopees.fr) ou par mail à [patrick.ledent@b-holding.be](mailto:patrick.ledent@b-holding.be).



Talent

# La plume et le pinceau...

nous

**Collaborateur chez Infrabel, Michel Vergaelen est aussi un artiste... Passionné de peinture, il s'est plus récemment attaqué à l'écriture: deux passions qui lui permettent de s'exprimer et de se détendre. Rencontre avec ce Monsieur Tout-le-monde au talent incontestable...**

*sortir mon chagrin, j'ai eu envie de laisser courir mon imagination sur un cahier blanc. C'était comme une thérapie. Quand par la suite ce diagnostic s'est révélé être une erreur, j'ai continué à écrire...*

**Il paraît que vous écrivez vos romans dans le train. C'est plutôt original...**

*C'est vrai, j'écris uniquement quand je suis dans le train, ça m'inspire. Comme j'habite près de Mons, j'ai tous les jours deux heures de navette pour me rendre au boulot. Cela me laisse pas mal de temps pour travailler. Cependant, si l'on retrouve parfois des histoires de trains dans mes romans, c'est parce qu'il s'agit d'un monde que je connais bien, mais je sépare complètement mon métier de mes passions.*

**Votre livre Les Quatre Chemins: Le Mystère de Vellereille-Le-Sec est le premier de vos romans à être édité. Pourquoi avoir choisi celui-là alors que vous en avez déjà écrit trois autres ?**

*Je ne sais pas. Un journaliste m'a dit que le personnage principal, Hugo, me ressem-*

*blait. C'est vrai que j'éprouve une amitié toute particulière pour cet homme qui, à mon image, vit un peu reculé des autres, aime la peinture et la nature. J'imagine que c'est pour cela. Et puis, c'est un roman sur-réaliste, un genre que j'affectionne beaucoup. Cela me permet d'osciller entre le rêve et la réalité. Un peu comme Magritte qui a peint des objets concrets dans des paysages surréalistes, je fais évoluer une histoire surréaliste dans des situations qui nous sont proches.*

**Avez-vous de nouveaux projets pour l'avenir ?**

*Pour l'instant, trois de mes romans sont en cours d'édition. Je n'ai donc plus tellement le temps d'écrire. Mais j'aimerais beaucoup me lancer dans la rédaction d'une pièce de théâtre. Travailler sur la dualité des gens m'intéresse énormément !*

**Comment vous êtes-vous mis à écrire ?**

*Je suis un autodidacte, un curieux et un touche à tout. J'ai commencé à peindre dans les années '90. J'avais trouvé un kit de peintures à l'huile au marché, j'ai eu envie d'essayer ! Qu'il s'agisse de paysages industriels borains, de peintures surréalistes, à l'huile ou aux pastels, je peins au fil de mon inspiration. Cela me permet de faire sortir ce que je ressens sans pour autant devoir communiquer avec les gens.*

*Pour l'écriture, ça a aussi été un hasard. Des médecins avaient détecté une maladie assez grave chez ma femme et pour faire*

**Vous voulez en savoir plus sur Michel Vergaelen et ses oeuvres? Surfez sur: <http://users.skynet.be/vergaelen.michel/>**



Louvain

award

# Une couverture très primée



La couverture des quais de la gare de Louvain avait en décembre 2008 été déclarée lauréat en catégorie A du Concours belge Construction Acier. Dessinée par le bureau d'architectes Philippe Samyn & Partners, elle se compose de seize arcs vitrés posés sur une structure d'acier.

En septembre de cette année, rebelote. Cette fois, il s'agit d'un European Steel Design Award, décerné pour la Belgique par un jury constitué par Agoria, la fédération de l'industrie technologique. L'award a été remis officiellement lors de l'European Convention for Constructional Steelwork qui se tenait à Barcelone.

Cette deuxième récompense vaut bien des félicitations particulières aux concepteurs et aux maîtres d'ouvrage de cette couverture de quais.

SNCB

## Petit geste envers des scouts écologiques



**Comme l'an dernier, la SNCB, soucieuse de l'environnement, a soutenu une troupe scout soucieuse de l'environnement: la troupe a voyagé gratuitement de Bruxelles à Couvin**

Cet été, on a compté pas moins de 1.750 camps scouts. Parmi ceux-ci, quelque 700 camps, réunissant environ 21.000 jeunes, se sont déroulés de manière respectueuse de l'environnement, grâce à l'action *Vert Le Camp*. Tout y était organisé de manière à réduire l'impact de la présence des scouts sur la nature.

Le geste de la SNCB était une manière de rappeler que le train émet moins de CO<sub>2</sub> que les autres moyens de transport par kilomètre parcouru: en moyenne 38 g de CO<sub>2</sub> en train par personne, contre 125 g environ par personne en voiture.

L'ensemble du camp de la troupe à Boussu-en-Fagne s'est passé de manière respectueuse de la nature. Le responsable du camp, Romain De Reusme, espérait par ce projet sensibiliser l'ensemble de ses scouts à une meilleure utilisation de l'énergie afin que tous puissent vivre dans un environnement plus sain.

brèves

SNCB

Aux antipodes avec

## le Solarteam

Les 14 membres enthousiastes du Solarteam participeront en octobre 2009 au *Panasonic World Solar Challenge 2009* en Australie. Avec la voiture solaire UMICAR INSPIRE qu'ils ont eux-mêmes développée et qui roule à 100% à l'énergie solaire, ils vont participer à cette course entre Darwin et Adelaide, sur une distance de 3.000 kilomètres. La course veut attirer l'attention sur le problème du changement climatique et prouver qu'il y a des

solutions énergétiquement vertes.

La SNCB, comme partenaire de l'environnement, a voulu soutenir l'initiative. L'entreprise a offert aux membres du team les déplacements gratuits en train pour toute la préparation de leur projet. Ensemble, ils favorisent l'énergie verte.

Pour plus d'info, rendez-vous sur [www.solarteam.be](http://www.solarteam.be).



# Infrastructure

## Modernisation de la ligne 82

**La construction de la ligne 82 entre Alost et Burst remonte à l'année 1876. Aujourd'hui, cette ligne retrouve une seconde jeunesse suite aux travaux de modernisation initiés par Infrabel.**

En 1876, la ligne à voie unique 82 relie pour la première fois les agglomérations d'Alost et de Burst, pour se prolonger, quelques années plus tard, jusqu'à Courtrai. Intégrée dans le grand réseau ferré des Ardennes flamandes, cette ligne assure alors la liaison entre Anvers et Tournai et permet notamment aux mineurs de rallier les mines de charbon du Borinage. A partir de 1964, seule la liaison entre Alost et Burst est maintenue en service. Aujourd'hui,

Infrabel a décidé de réintégrer cette ligne dans le réseau reliant Termonde, Zottegem, Grammont et Alost. Pour ce faire, un chantier de modernisation a été initié au mois d'août ! Yves De Bock, ingénieur industriel de la zone de Gand, explique: "Cette modernisation comprend la rénovation de dix kilomètres de voies: les traverses de bois avec des rails courts ont été remplacés par des traverses de béton et de longs rails soudés. Infrabel a également

Infrabel remplace sur toute la ligne les traverses en bois et les vieux rails par des traverses en béton et de longs rails soudés.



assaini les quais des points d'arrêt d'Alost-Kerrebroek, Vijfhuizen, Erpe-Mere et Bambrugge, modernisé neuf passages à niveau et remplacé deux ponts. Durant toute la durée des travaux (en août), un service de bus de remplacement a été mis à la disposition des voyageurs".

En 2010, les cinq points d'arrêt bénéficieront d'abris et de bancs, d'un prolongement des quais et d'une accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

brèves

# Treski,

## saison 2009-2010

**Les amateurs de ski vont pouvoir s'en donner à cœur joie cet hiver encore en Autriche. B-VI propose aussi une action PALS. Nombre de places limitées.**

Durant cette saison 2009-2010, 4 trains Treski feront l'aller-retour vers les stations autrichiennes de ski. 3 trains partiront de Bruxelles-Midi et un train de Essen, en passant par Anvers et Bruxelles.

Le Treski proposera un départ depuis la gare de Bruxelles-Midi les vendredis 18, 25/12/2009, et 12/02/2010 (train depuis Essen). Les retours se feront les samedis 26/12/2009, 02/01/2010 et 20/02/2010 (train vers Essen).

### Trois niveaux de confort sont proposés:

- Friends (simple place assise),
- Privacy (place assise avec dossier inclinable dans un compartiment réservé de maximum 6 personnes),
- Relax (couchette dans un compartiment de 6 places.

Le prix varie en fonction du niveau

de confort. Pour ceux qui le souhaitent, un petit-déjeuner peut être réservé en même temps que les billets pour la somme de 9,90€ par personne et par trajet.

Autre nouveauté: les amateurs de sports d'hiver ont la possibilité d'organiser leur transfert vers toute gare belge de destination finale pour la somme de 5€ par personne et par trajet en 2<sup>ème</sup> classe.

### Offre PALS

Comme bénéficiaire de facilités de circulation, vous pouvez acheter un billet à un prix avantageux pour 4 voyageurs maximum (vous-même, des amis ou de la famille).

Achat sur présentation d'un document justificatif (libre parcours, titre de légitimation ou carte FIP) au guichet d'une gare vendant des billets internationaux (pas de vente par téléphone).

Libéralisation

# La Suède

## ouvre son trafic voyageurs national

La Lettre Ferroviaire européenne a récemment annoncé que la Suède ouvre la voie de la libéralisation.

Le marché ferroviaire voyageurs intérieur suédois s'ouvre progressivement à la concurrence. Si celle-ci sera complète à partir d'octobre 2010, une première étape du processus d'ouverture du marché a débuté en juillet dernier : l'exploitation de services ferroviaires

nationaux par de nouveaux opérateurs est désormais possible le week-end (les vendredi, samedi et dimanche).

Veolia Transport a lancé le 3 juillet dernier un premier train entre Stockholm et Malmö syd svågetorp (gare de périphérie au sud de Malmö).

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

**Voyage aller-retour en Comfort Friends.**

**Dates:** aller le 18/12/2009 ou le 25/12/2009, retour possible le 26/12/2009 ou le 02/01/2010

**Prix:** 99€ sans petit-déjeuner (au lieu de 129€), 118,80€ avec petit-déjeuner (au lieu de 148,80€)

Pas d'échange, remboursement et surclassement.



## FIP & Friends

# Promo Eurostar: nouvelles conditions

**Les bénéficiaires de facilités de circulation peuvent acheter des billets Eurostar à tarif réduit pour leurs proches. Voyez dès à présent les nouvelles conditions de cette action PALS.**

Tout au long de l'année, chaque bénéficiaire de facilités de circulation peut acheter des billets Eurostar à prix avantageux pour ses proches, sans devoir obligatoirement voyager avec eux. Il suffit pour lui de se rendre en gare, muni d'un document justificatif (libre-parcours etc.). Les trajets concernés par l'action promotionnelle PALS sont Bruxelles-Ebsfleet



et Bruxelles-Londres et retour. Les prix sont, pour un trajet simple, de 38,50 euros en Standard et de 70 euros en *Leisure Select*.

### A noter:

- Le bénéficiaire peut acheter des billets pour maximum 5 personnes (au lieu de 4)
- Il peut faire au maximum 10 réservations par an
- La réservation doit être effectuée au moins 7 jours avant la date du départ.

Consultez en détail les conditions et restrictions de l'action PALS Eurostar sur le site intranet de H-HR dans l'onglet *facilités de circulation - promotions*.

# VOTRE GESTE COMPTE !

# 5,5%

## D'ECONOMIES D'ENERGIE

Le Groupe SNCB enregistre  
aujourd'hui une réduction  
de 5,5% de la consommation  
énergétique de ses installations  
(par rapport à 2005)

Encore **2%** et le défi sera relevé!

Eclairage, chauffage, PC, air co...  
> **multipliez vos réflexes 'éco'**  
**pour consommer moins !**

Objectif :   
**7,5%**  
D'ICI 2012 !



Economiser l'énergie, un réflexe naturel !