

56connect

Magazine du personnel du groupe SNCB JUIN – JUILLET 2010

A photograph of three people, two men and one woman, smiling and wrapped in brown towels. They appear to be at an outdoor event, possibly a marathon or triathlon, as evidenced by the towels and the background which shows trees and a fountain. The man on the left is wearing a striped shirt, the woman in the middle is wearing a white shirt, and the woman on the right is wearing a dark jacket. They are all looking towards the camera.

OUF!

on a couru les 20 km...

UNE EXPOSITION HISTORIQUE À MALINES, terminus du tout premier train Belge
CONDUCTEURS ET SIGNALEURS font vraiment connaissance
GEMBOUX, avec G comme géants

INFRABEL
Réseau de l'avenir

HOLDING

SNCB

connect

dans ce numéro



05

l'activité cargo doit aller mieux



10

Vallée de la Pede



15

du soutien pour 1.100 athlètes

175 ans

- 3 *Met de trein*, une expo à Malines

sécurité

- 4 Procédure de départ optimisée
6 Salzannes travaille d'arrache-pied à la Tbl1+
8 Les dépassements de signaux: les acteurs de terrain en parlent !

fret

- 5 Hors du rouge d'ici 2012

HR News

- 7 Un transfert de connaissances efficace grâce au Knowledge management

infra-structure

- 10 Le RER avance à grands pas

formation

- 11 La sécurité reste la priorité

la gare

- 12 Gembloux, avec G comme Géant ou Georges...

travaux

- 14 Tunnel du Liefkenshoek: une belle prouesse technique

évènement

- 15 Graines de champions !

bref

- 9 + 23,9%, grâce au volcan !
13 Nouvelles formules de voyage

INFRAABEL
Infrabel 2012-2013



MEMBRE DE **ABCi**

LE PAPIER DE CONNECT
RESPECTE L'ENVIRONNEMENT



EDITÉ POUR LE GROUPE PAR SNCB

HOLDING AVEC: Jean-Pierre Vantighem, Barbara Boumans, Sara Decelle, Annelies De Keyser, Caroline De Lille, Aline Foucart, Romina Keller, Alain-Pierre Meeus, Vanessa

Vandenbruwaene et Barbara Verwilligen

PHOTOS Leo Goossenaerts, Denis Moinil, John Deroo

MISE EN PAGE 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



Exposition

Met de Trein. 175 ans de chemin de fer.

175 ans

Le 5 mai 1835, le premier train de voyageurs commercial circulait sur le continent européen. La ville de Malines s'en souvient en présentant une exposition commémorative qui n'oublie pas le présent et l'avenir.

La Belgique a été le premier pays continental à se doter d'un système ferroviaire. Les machines, *fumantes et hurlantes* selon Victor Hugo, annonçaient la naissance d'une nouvelle époque. Ceux qui au début ne croyaient pas à ce nouveau mode de déplacement changèrent rapidement d'opinion. Avec une grande capacité de transport et une vitesse supérieure aux autres moyens, le train conquiert rapidement les cœurs.

Avouons que depuis le premier jour, bien des choses ont changé. L'anniversaire célébré cette année permet de jeter un regard rétrospectif sur cette longue histoire balisée d'événements et d'anecdotes, de

l'instauration du temps universel en 1893 à l'inauguration de la jonction nord-midi bruxelloise en 1952...

L'exposition *Met de trein* ouverte à Malines remonte le temps et fait revivre ce riche passé. Vous entrez dans la peau de voyageurs plus ou moins célèbres et voyagez avec eux dans le passé, le présent et même l'avenir du chemin de fer. Pour beaucoup, autrefois, le voyage en train, c'était le premier départ pour la mer, le premier pèlerinage à Lourdes, la première excursion à la cascade de Coo.

Un voyage en train n'est vraiment pas le même pour tout le monde. Certains y voient un moyen de se rendre au travail, un moment pour lire le journal à 35 ou 120 km/h, un lieu où faire des rencontres, l'occasion d'une bonne conversation... L'expo aborde ce vécu émotionnel, elle fait vivre la réalité quotidienne du voyageur et sa manière propre de la ressentir.

La visite de *Met de trein* est un voyage virtuel le long des 175 années d'existence du chemin de fer. Le voyageur va du guichet au quai, du quai à son train, de son train à sa destination finale... Les salles d'exposition sont autant de voitures où l'on côtoie les voya-

geurs, de toutes époques et de tous voyages.

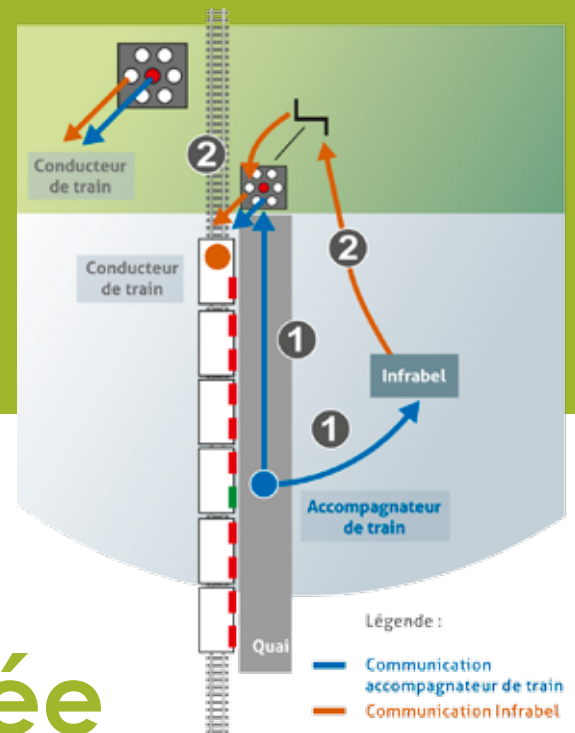
Le voyage se déroule dans un décor d'hier et d'aujourd'hui. Objets d'art, affiches, films, musique et mobilier ferroviaire en rendent l'expérience aussi réaliste que possible. Certains récits de voyageurs donnent à l'expo un cachet unique. Victor Hugo, Ernest Claus, Paul Delvaux et bien d'autres racontent des faits parmi les plus drôles de ces 175 ans de chemin de fer. Comme celui-ci.

"Hier soir (1846) régnait une grande agitation en gare de Malines. Un couple s'était perdu de vue. Le mari était dans le train pour Ostende, sa femme dans celui des Ardennes. L'enchevêtrement de voies et le ballet des trains engendrent parfois quelque confusion".

L'exposition *Met de trein* est ouverte jusque le 12 septembre au *Lamot*, à Malines (Van Beethovenstraat 8-10), tous les jours (fériés compris) sauf le lundi de 10 à 17 heures. Sur présentation du bon à découper en page 16, le personnel du Groupe SNCB y accède pour le prix d'entrée de 4 euros au lieu de 6.

L'actuelle procédure de départ des trains comporte d'importants risques, aussi bien pour les accompagnateurs que pour les voyageurs. La SNCB et Infrabel ont ensemble pris l'engagement de chercher une procédure plus sûre et plus efficace. Explication.

Accompagnement Procédure de départ optimalisée



L'après l'accident dramatique de Dinant, au cours duquel un de nos collègues accompagnateur de train et un voyageur ont été gravement blessés, nous a rappelé la réalité : l'actuelle procédure de départ doit être améliorée.

Différentes étapes

La SNCB et Infrabel ont effectué une analyse de risque de la procédure de départ des trains, dont les résultats ont été communiqués aux intéressés.

Ensuite, un groupe de travail Infrabel-SNCB a été mis en place, avec mission de fixer les principes d'une nouvelle procédure de départ. Trois autres groupes de travail composés de spécialistes analyseront la faisabilité technique et les risques à couvrir pour appliquer la nouvelle procédure.

Procédure actuelle

Schéma 1

La procédure utilise l'IOT, l'Indicateur Opérations Terminées.

Par son coup de sifflet, l'accompagnateur annonce clairement aux voyageurs que les portes vont être fermées. Il ferme ensuite toutes les portes, sauf une. A l'aide d'une clé, il enclenche l'appareil IOT sur le quai et remonte à bord de son train aussi vite que possible (1). Dès cet instant, les voyageurs

ne peuvent plus monter à bord. Sur l'installation lumineuse en tête de quai, le conducteur voit alors une lumière rouge (1). En cabine, les signaleurs s'efforcent de tracer le plus vite possible un itinéraire (2). Tant que ce n'est pas le cas, le train reste à quai, l'accompagnateur reste devant sa seule porte restée ouverte et veille à la sécurité des voyageurs. Durant cette phase, appelée *zone grise*, les accompagnateurs rencontrent des problèmes avec des voyageurs qui désirent encore embarquer. Impossible de les y autoriser, car le train peut à tout instant se mettre en marche.

Pour réduire les risques de sécurité, le train devrait pouvoir partir le plus rapidement possible. L'accompagnateur devrait pouvoir être sûr que le signal est ouvert avant même de donner le signal 'opérations terminées' au conducteur.

Il existe d'autres manières de donner le départ dans les gares et points d'arrêts non équipés du système IOT, manières qui comportent aussi des risques.

Nouvelle procédure

Le groupe de travail a défini une piste possible pour la nouvelle procédure de départ. Il faut insister: ce n'est encore qu'une piste possible, d'autres pistes peuvent encore être envisagées et analysées.

La chaîne de communication de la future procédure peut être résumée comme suit.

L'accompagnateur de train communique à la cabine de signalisation d'Infrabel que son train est *prêt pour le départ* (ce que comportera ce *prêt pour le départ* n'est pas encore défini).

Infrabel communique ensuite à l'accompagnateur que le signal est ouvert. L'accompagnateur ferme alors aussi vite que possible la dernière porte de son train. Par un signal standard, il informe le conducteur que toutes les opérations sont terminées. Cette manière d'opérer rendra la procédure plus simple pour l'accompagnateur et le conducteur.

Remarque importante: le développement d'une nouvelle procédure ne peut porter atteinte à la ponctualité du trafic ni comporter de risques supplémentaires.

Développements futurs

Une piste possible a été définie. Elle est actuellement étudiée de manière plus concrète au sein d'une série de groupes de travail techniques. Ceux-ci devront notamment déterminer si la procédure proposée est techniquement réalisable et si elle répond aux conditions de base fixées.

Dès que de nouvelles décisions seront prises, nous en rendrons compte dans Connect.



Restructuration SNCB Logistics

Hors du rouge d'ici 2012

La Commission européenne a approuvé le plan de sauvetage (qu'elle juge réaliste et réalisable) et a accepté un financement supplémentaire. Le management réalise les actions prévues et cela mène à des résultats positifs concrets et à d'importantes économies.

SNCB Logistics a déjà bien avancé dans la mise en œuvre du plan de sauvetage et continue à construire un avenir sur une base complète et stable. Les efforts pour améliorer la productivité livrent des résultats opérationnels qui mènent structurellement à une diminution des coûts à partir de cette année.

Grâce au lancement réussi du nouveau plan de transport pour le transport combiné et à une meilleure planification, beaucoup moins de moyens sont engagés pour transporter les mêmes volumes, tandis que les dessertes locales restent garanties.

Le tonnage moyen par train du transport combiné a augmenté de manière significative durant les 4 premiers mois de cette année.

Qualité

Beaucoup d'attention est portée sur la qualité dans toute l'organisation.

La ponctualité des trains au départ s'est améliorée de 10% durant les premiers mois de cette année comparé à décembre 2009 pour le trafic intérieur réalisé totalement par SNCB Logistics.

Les entités commerciales travaillent également activement à l'amélioration du service aux clients.

Autres évolutions

Le groupe continue à développer le réseau international.

Ainsi, un plan d'actions est en préparation pour mieux démarcher le territoire français et y étendre l'offre de services.

Le développement commercial porte ses fruits. Au cours des 4 premiers mois de l'année, les volumes transportés ont augmenté de 16% par rapport à la même période de l'année passée (en tonnes-km). SNCB Logistics a ainsi presté au-delà des attentes retenues dans le plan financier.

SNCB Logistics sa

L'organisation autonome SNCB Logistics sa a

été créée et dispose d'une licence ferroviaire.

Les certificats de sécurité autorisant de circuler sur les réseaux belges et européens seront demandés et sont attendus pour fin 2010. A partir de ce moment là, la nouvelle entité pourra reprendre l'activité fret.

Geert Pauwels, qui dirige SNCB Logistics : *"Je suis satisfait de la progression; nous avançons selon le planning prévu. Nous continuons à travailler à un accord social. Je tiens à souligner que la restructuration de SNCB Logistics se déroule dans un climat très social. D'ailleurs, il n'y a rien de fondamental qui change pour la plupart des collaborateurs. Tous les collaborateurs actifs dans l'activité fret gardent une fonction au sein de SNCB et les personnes statutaires maintiennent leur statut."*

SNCB Logistics réalise ce qui a été planifié pour donner à l'activité fret une base solide pour continuer à grandir. Tous les collaborateurs ont pour ce faire déjà fourni des efforts et cela porte ses fruits. La transformation vers un groupe ferroviaire logistique, international, autonome, performant est encore en cours, mais SNCB Logistics est sur la bonne voie.

fret

A bord du poste d'une locomotive diesel, Michel Daelman, Dominique Delbove et Oswald Donye vérifient les connexions à installer. Pas facile de se tenir à trois dans le poste.



TBL1+



L'antenne TBL1+, placée sous la caisse.



Une fois les équipements installés, il est testé. Ici, Umit Konakci effectue les dernières vérifications.

Salzennes travaille d'arrache-pied

A l'atelier central de Salzennes, on travaille à cadence soutenue à l'installation des équipements TBL1+ à bord du matériel roulant.

Depuis l'année dernière, l'atelier de Salzennes est chargé, tout comme ceux de Malines, de Stockem et de Cuesmes, du placement à bord des engins de traction des équipements TBL1+.

Sur le total de 297 engins qui doivent être équipés en 2010, 117 le seront à Salzennes. Un défi pour le personnel qui consent d'importants efforts, car il se sent très concerné par la sécurité du personnel de conduite et d'accompagnement et bien sûr aussi des voyageurs. Ludwig Wenderloot, qui coordonne le travail d'équipement à Salzennes : *"Il a fallu réagir très vite, constituer les équipes chargées de l'installation de la TBL1+ à bord des engins, prévoir leur formation, tout cela alors que les prototypes de certains engins se finalisent à peine."*

Pendant les révisions...

L'installation des composants TBL1+ s'effectue autant que possible lorsque le matériel roulant entre pour une grosse révision. On profite donc de l'immobilisation nécessaire à la révision pour effectuer le montage de l'équipement TBL1+. L'objectif : limiter

autant que possible l'immobilisation du matériel roulant dans les ateliers, pour ne pas pénaliser les voyageurs.

... et chaîne distincte aussi

Comme le nombre de révisions ne permet pas d'assurer le quota demandé, il est nécessaire de prévoir des chaînes parallèles en plus des révisions. Ces chaînes parallèles concernent les 77, les 21/27, et les types 20.

Travail malaisé

20 agents assurent le travail d'installation de la TBL1+. La tâche exige concentration et calme. *"Le poste d'une type 77 par exemple est très exigü. On ne peut s'y trouver à plus de deux agents simultanément. Pour chaque machine, selon le type de locomotive, le montage de l'équipement TBL1+ demande de tirer de l'ordre de 500 mètres de câble et de raccorder environ 240 fils électriques, placer le rack et le boîtier à bord du poste et l'antenne sous la caisse, etc."* Sans oublier qu'il existe six variantes dans la série 77, avec à chaque fois de petites différences dans l'armoire électrique et le câblage.

L'été aussi

Le travail ne ralentit pas pendant les vacances. *"Au contraire, nous allons profiter que l'exploitation a moins besoin de matériel pour accélérer la cadence. Nous allons accueillir 16 locomotives 21 et 27 durant cette période. Le personnel peut cependant prendre ses congés : nous avons spécialement formé plus de techniciens pour assurer la continuité. 30 agents se relayent l'été pour poursuivre la tâche, y compris la semaine du 21 juillet, durant laquelle l'atelier est normalement fermé."*

Engins équipés de la TBL1+ en 2010 à Salzennes

Type d'engin	Nombre
Locs type 20	13
Locs type 21/27	35
Locs type 23	2
Locs type 77/78	47
AR 41	20
TOTAL	117

Les cinq instructeurs IMAP d'Infrabel (de gauche à droite): Sander Geerts, David Dewever, Christophe Wiertz, Yves Delincé, Frederic Van Laere et Isabelle Hannepin



Transfert de connaissances

Un transfert de connaissances efficace grâce au Knowledge management

HR news

Le Groupe SNCB connaît une pyramide d'âges particulière: au cours des 10 ans à venir, 40% de ses collaborateurs partiront à la retraite. C'est pourquoi la transmission des connaissances constitue l'un de ses principaux défis ! Le projet Knowledge Management de I-HR vise à coordonner cela pour Infrabel.

Au cours des 10 prochaines années, une grande partie du personnel d'Infrabel quittera l'entreprise. Ces collaborateurs emmèneront avec eux un énorme savoir relatif aux divers projets, à l'infrastructure, aux procédures, etc. Il est donc crucial que ces précieuses connaissances soient transmises à la jeune génération. Ce transfert de connaissances doit bien sûr se faire de façon contrôlée, structurée et qualitative.

Depuis plus d'un an, Frederic Van Laere suit le projet *Réglementation Knowledge Management*. "Le volet *Réglementation du projet Knowledge Management* vise à améliorer substantiellement l'accessibilité, la lisibilité et l'uniformité de la documentation technique. Dans le même temps, nous souhaitons réécrire la réglementation technique, et ce pour tous les services au sein d'Infrabel."

Au terme d'un audit minutieux, la docu-

mentation réglementaire sera réécrite à l'aide de la méthode d'écriture Information Mapping (IMAP), qui présente et analyse l'information de manière structurée. Avec la méthode IMAP, différents auteurs ont la possibilité de (ré)écrire l'information de façon logique et claire, indépendamment de l'auteur, du style d'écriture et du format de publication. Cette méthode nous permet donc de structurer et de rendre accessible l'information de façon durable.

Entre-temps, une centaine de collègues d'Infrabel ont suivi la formation IMAP. Parmi eux, cinq personnes ont en outre suivi une formation plus poussée et ont obtenu la certification leur permettant de former d'autres auteurs à la méthode IMAP. Les personnes concernées par la réglementation d'Infrabel et qui souhaitent suivre la formation peuvent s'inscrire auprès de Frederic Van Laere (911/53368) ou Caroline Hanssens (911/54283).

Sécurité

Les dépassements de signaux



Faire se rencontrer le personnel de cabine de signalisation et les conducteurs de différents opérateurs ferroviaires sur le thème des dépassements de signaux... tel était l'objectif ambitieux de la plateforme de concertation du 6 mai dernier.

sécurité

Ce 6 mai a eu lieu la première plateforme de concertation rassemblant des acteurs de terrain sur le thème de la sécurité et des dépassements de signaux. Cette plateforme regroupait 23 participants provenant d'Infrabel et de la SNCB, mais aussi d'autres opérateurs, clients d'Infrabel, tels que CrossRail, CapTrain Belgium, la SNCF Fret et Transport.

Des causes multiples ...

Lors de cette journée, les participants ont travaillé en sous-groupes. Chacun a ainsi eu l'occasion de s'exprimer en abordant différents points. Tous insistent sur le fait que les dépassements ne sont pas imputables uniquement au facteur humain mais bien à la combinaison de différents facteurs.

...aux propositions de solutions

Les solutions abordées lors des discussions pour que diminue le nombre de ces

les acteurs de terrain

dépassements peuvent être vues sous quatre grands angles.

La technique

L'installation des systèmes TBL1+ et ETCS est la solution technique la plus largement évoquée. D'autres souhaitent aussi voir améliorer la visibilité des signaux, remplacer le matériel usagé et simplifier l'infrastructure parfois jugée trop complexe.

La communication

Les participants plaident pour un renforcement de la collaboration entre les différents acteurs du monde ferroviaire. Il y a un souhait clair d'aller tous dans la même direction et de (re)créer une culture permettant de travailler ensemble.

De plus, enthousiasmés par cet échange, les conducteurs et le personnel de cabine de signalisation voudraient apprendre à mieux connaître leurs métiers respectifs et continuer à échanger leurs expériences, lors de la visite d'une cabine ou d'un poste de conduite, par exemple.

Les ressources humaines

Le personnel de cabine de signalisation souhaiterait recevoir des formations encore plus poussées tandis que les conducteurs voudraient une amélioration de leurs horaires de travail.

La réglementation

En ce qui concerne l'aspect réglementaire, si tous s'accordent sur le fait que les règles doivent être appliquées strictement, ils reconnaissent que la réglementation pourrait aussi être simplifiée.

Bien plus qu'une journée de discussion !

La journée a été appréciée par l'ensemble des partenaires présents (voir encadré), qui ont travaillé main dans la main, avec une vraie volonté de collaboration et une grande compréhension. Les groupes de travail ont permis à chacun de s'exprimer, dans un climat ouvert et positif.

Mais cette journée de discussion doit également être suivie d'actions ! Quelles seront-elles ?

Vu les résultats très positifs enregistrés lors de cette première édition, une seconde plateforme de concertation et d'échanges sera organisée fin 2010.

Les remarques formulées lors de la journée du 6 mai seront analysées dans le groupe de pilotage 'Dépassements de signaux' et intégrées à un plan de communication sur la sécurité d'exploitation. Ce plan, réalisé conjointement par le service Corporate & Public Affairs et la direction Accès au Réseau d'Infrabel, sera mis en œuvre tout prochainement.



UX:

en parlent !

TÉMOIGNAGES

Philippe Janclaes (à droite) et Marc Défosse (gauche) sont tous deux sous-chefs de gare. Qu'ont-ils pensé de cette journée ?

MD: *Je suis ravi d'avoir pu participer à cette journée d'échanges. C'est très positif de demander l'avis du personnel de terrain ! Cela mérite d'être souligné !*

PJ: *Pour ma part, j'ai beaucoup apprécié l'échange avec mes collègues et surtout avec les conducteurs. Cela me permet de mieux me rendre compte des réalités de leur métier. Je pense qu'ils réalisent aussi un peu mieux quels sont les différents aspects de notre travail.*

MD: *Je trouve que c'est une initiative utile pour améliorer la sécurité sur le réseau, elle permet d'avoir une vision globale des facteurs. Ceci dit, le sujet est particulièrement vaste et améliorer la situation va au-delà d'une réunion.*

Chef instructeur à la CTC de Bruxelles, David Crociani (ci-dessus) était présent à la plateforme de discussion. Première impression ? *"J'ai trouvé l'expérience positive. Les échanges avec les autres personnes intervenant dans la circulation ferroviaire sont toujours enrichissants. J'espère qu'un feed-back sera donné aux participants afin de voir si des propositions ont été retenues et les raisons pour lesquelles d'autres ne l'auront pas été."*

+ 23,9%

grâce au volcan !

L'éruption du volcan islandais Eyjafjöll a eu un impact très négatif pour les compagnies aériennes. En revanche, ses panaches de fumée ont eu un effet bénéfique pour nous : les ventes de billets de train internationaux ont connu une hausse spectaculaire en avril dernier. Toutes destinations confondues, la hausse a été de +23,9% par rapport à avril 2009.

En regardant les chiffres de plus près, on constate des augmentations encore plus fortes. Ainsi Eurostar a vu ses ventes grimper de 30,2%, et Thalys de 29,8%. Mieux : la vente de billets ICE, représentant certes une part de marché encore peu importante pour SNCB Europe, a connu une croissance de 97%.

Pour les produits classiques (Benelux, IC vers Luxembourg, etc.), le bilan est positif aussi (+17%).

En revanche, pour les TGV France, suite aux grèves qui ont touché le réseau français, l'évolution des ventes a été négative.

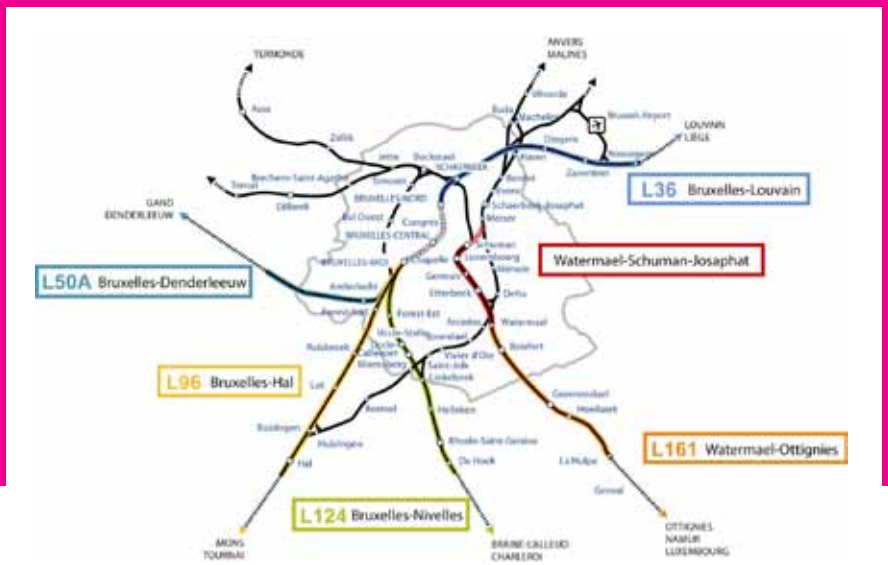
Les téléphones du Contact Center de SNCB Europe ont surchauffé: le nombre d'appels a ainsi doublé durant la semaine du 12 avril. Nombre d'appels de clients sont restés malheureusement sans réponse, vu l'avalanche d'appelants.

En gare aussi, l'afflux a été important, surtout à Bruxelles-Nord, Bruxelles-Central et Bruxelles-Midi, au point de devoir faire appel à des renforts externes pour accueillir et guider les flots de voyageurs.

Ces clients, dont la plupart ont utilisé nos services pour la première fois, ont pu apprécier les avantages du transport en train. Gageons qu'ils considéreront l'alternative du train avec un tout autre regard demain.

sécurité

Le viaduc de la Pede à Pede-Sainte-Anne (Itterbeek)
le long de la ligne 50A



Grands projets

Le RER avance à grands pas

Il y a peu, Infrabel a fait savoir que l'achèvement du Réseau Express Régional serait reporté à 2019. Mais ce report n'implique pas un statu quo, bien au contraire ! Connect s'est rendu sur le terrain pour constater que cet immense projet prend forme.

infra-
structure

Le RER vise à augmenter la capacité des principaux axes ferroviaires entre la périphérie bruxelloise et le centre de la capitale, dans un rayon de 30 km. Pour ce faire, ces lignes sont mises à quatre voies et offriront une fréquence de minimum 4 trains par heure aux heures de pointe. Mais le RER ne se limite pas à cela: en collaboration avec la SNCB Holding et Eurostation, Infrabel modernisera également une série de gares et de points d'arrêt le long du RER.

Le viaduc de la Pede

Le long de la ligne 50A, les travaux dans le cadre du RER se poursuivent activement. Cette ligne possède un ouvrage d'art remarquable: le viaduc de la Pede à Pede-Sainte-Anne. *Le viaduc de la Pede, qui date de 1930, est un monument classé*, explique Gustaaf Lievens, ingénieur et head of department Sites chez TUC RAIL.

Le défi consiste donc à étendre la capacité ferroviaire à 15 mètres de hauteur, tout en préservant le plus possible le monument. La solution est une véritable prouesse technique: les fondations en bois du viaduc ont d'abord été remplacées et renforcées. De grands piliers ont été placés de part et d'autre du viaduc pour y poser une structure en acier. Les voies seront ensuite construites sur cette structure. La fin des travaux est prévue pour 2015.

Une nouvelle échéance

Récemment, l'échéance du projet a été reportée à 2019. *A la demande de la commune de Linkebeek, le Conseil d'Etat a annulé le permis de bâtir pour les travaux prévus le long de la ligne 124 dans cette commune. Les autorités flamandes doivent à présent approuver un nouveau plan régional d'exécution spatiale. Nous introduirons*

ensuite une nouvelle demande de permis, explique Philippe Denayer, responsable du projet pour les lignes 124 et 161.

Cela dit, indépendamment du retard que le projet va encourir à cause de cette procédure, les autres travaux le long de la ligne 124 vont se poursuivre sans discontinuer. Aussi du côté de la ligne 161 Bruxelles-Namur, le chantier avance également à bon train. A Ottignies, le passage à niveau à hauteur de la rue Renivaux a été remplacé par un passage sous voies. A Genval, les voyageurs pourront utiliser un tout nouveau parking dès 2012.

Bien que l'achèvement du RER ait été reporté à 2019, certaines parties de l'infrastructure renouvelée pourront déjà être mises en service avant cette date. En développant ce Réseau Express Régional, Infrabel vise à faire diminuer les encombrements routiers dans et aux abords de notre capitale.



Formation des conducteurs

La sécurité reste la priorité

Après l'accident de Buizingen, SNCB Technics souhaite davantage mettre l'accent sur la qualité de la formation et l'importance de la sécurité durant les formations fondamentale et permanente.

forma-
tion

Une série de mesures ont été décidées après l'accident de Buizingen. En voici un bref résumé.

Accompagnement par l'encadrement (monitoring)

C'est surtout auprès des jeunes conducteurs de train qui ont moins de 2 ans de conduite que l'on a constaté davantage de dépassements de signaux. Pour cette raison, ceux-ci seront désormais accompagnés 3 fois par an par un coach expérimenté. Les conducteurs qui comptent entre 2 et 5 ans d'ancienneté seront accompagnés minimum deux fois par an, tandis que les autres conducteurs auront au moins un jour d'accompagnement annuel. Le conducteur pourra ainsi bénéficier d'une *formation permanente* sur mesure.

Formations et prévention

La sécurité est pour le conducteur de train une priorité absolue dans l'exécution de son job. La formation est là aussi renforcée.

Grâce à des techniques de formation modernes, comme notamment le simulateur, les formations fondamentale et permanente offrent le soutien nécessaire.

SNCB Technics a prévu un jour de formation supplémentaire *prévention des dépassements de signaux*, en premier lieu destiné aux conducteurs de train récemment formés. Elle est donnée pendant la formation additionnelle, qui suit immédiatement la formation fondamentale. Les signaux qui représentent un danger potentiel de dépassement y sont montrés à l'aide de films.

Les cours *qualités et attitudes* donnés pendant la formation fondamentale sont aussi adaptés en fonction de la prévention de fautes graves. Les psychologues de CPS y présentent la façon d'améliorer son mode de vie (sommeil, alimentation, etc.) afin d'assurer ses services de façon plus concentrée.

Le problème des dépassements de signaux est également abordé durant la *formation permanente* annuelle de trois jours que doivent suivre tous les conducteurs.

Evaluations et sécurité

SNCB Technics qui évalue en permanence ses programmes de formation et poursuit une politique d'amélioration continue, examine actuellement les actions qui peuvent être entreprises pour augmenter le pourcentage de lauréats tout en garantissant la qualité et la sécurité. Pour cela, elle étudie surtout ses techniques d'évaluation. A cet égard, les simulateurs qui permettent aux conducteurs de s'exercer à des situations anormales, et la conduite accompagnée, jouent un rôle important dans la formation et la certification.

Gage de qualité, SNCB Technics s'est vu décerner un certificat ISO 9001:2008 *Système de management de la qualité* en avril dernier, à la fois pour sa mission d'organisme de formation et pour celle d'opérateur.

Réglementation simplifiée

L'objectif est aussi de lancer bientôt un groupe de travail avec toutes les autres entreprises ferroviaires, chargé d'étudier la simplification de la réglementation.



La Gare



la gare

Première pierre inaugurée en juin 2008, ouverture aux voyageurs en novembre 2009 et inauguration officielle en mai 2010. Beau palmarès pour la nouvelle gare de Gembloux. Sans oublier la grande fête populaire organisée par la SNCB-Holding, gestionnaire du projet.

Si les voyageurs foulent les espaces de la nouvelle gare depuis novembre de l'année passée, il restait encore à finaliser les abords de la gare, pour pouvoir l'inaugurer officiellement. Cela a été chose faite ce 28 mai dernier. Avec son nouveau bâtiment voyageurs, sa passerelle, ses parkings, sa *place de la gare*, le nouveau site méritait une grande fête populaire pour faire connaître son potentiel. Le lendemain, samedi, 4.000 visiteurs ont ainsi découvert les installations entre les parcours en train vapeur, le cortège de géants (Gembloux est cité de géants !), le podium RTBF et ses concerts.

Gembloux, avec G comme Géant



Georges Dupont, Directeur adjoint H-ST.3

En inaugurant cette nouvelle gare, c'est un sentiment de fierté qui m'anime. Il faut quand même préciser que c'est une œuvre conçue de A à Z par des cheminots, de la conception, l'étude fine à l'exécution reconnue de qualité. Ces compétences internes, en collaboration efficace avec la Ville, il faut les mettre en avant.



Stéphane Hendrick, Directeur du District Sud-Est

Avec la fête familiale de samedi, le concept de 'la vie entre en gare' a été complètement exprimé: développer en gare des animations qui touchent tous les aspects de la vie quotidienne (activités populaires, tourisme, culture...), ce sera le fil conducteur d'une démarche qui me tient à coeur dans mon District.



Marinella Salemi, Architecte, conceptrice du projet

Je suis très satisfaite du résultat ! Ce bâtiment contemporain, volumineux mais d'une grande légèreté visuelle, reflète toute l'importance de la gare de Gembloux, la 7^{ème} de Wallonie. Elle illustre bien la philosophie du Holding pour ses gares: translativité, intermodalité, multiservices. En harmonie avec le tissu urbain avoisinant, elle se fait porte sur la ville.



Fabienne Demanet, Architecte, fonctionnaire dirigeant

Terminé en moins de deux ans, le chantier a été très enrichissant pour moi: j'ai dû travailler au-dessus des voies tout en gardant la gare en service en permanence. C'était un beau challenge.



ou Georges...



**Jean-Luc
Jadot,
City Station
Manager**

La nouvelle gare offre évidemment une foule de facilités pour les clients. Et pour moi, en tant que gestionnaire Stations, ces espaces neufs, c'est aussi plus de facilités pour l'entretien, par rapport à l'ancien site vétuste. J'ai beaucoup de chance: je gère Gembloux, Namur et Ottignies, trois nouvelles gares !

Infrabel a également contribué au projet de la nouvelle gare. Les travaux du grill nord (complexe d'aiguillages côté Bruxelles) sont terminés depuis avril 2009. Le gestionnaire de l'infrastructure a

également pris en charge la construction de la passerelle, des ascenseurs et des escalators. Les travaux du grill sud et la rénovation des quais commenceront début 2011, pour s'achever en 2012.



Nouvelles formules de voyage

bref

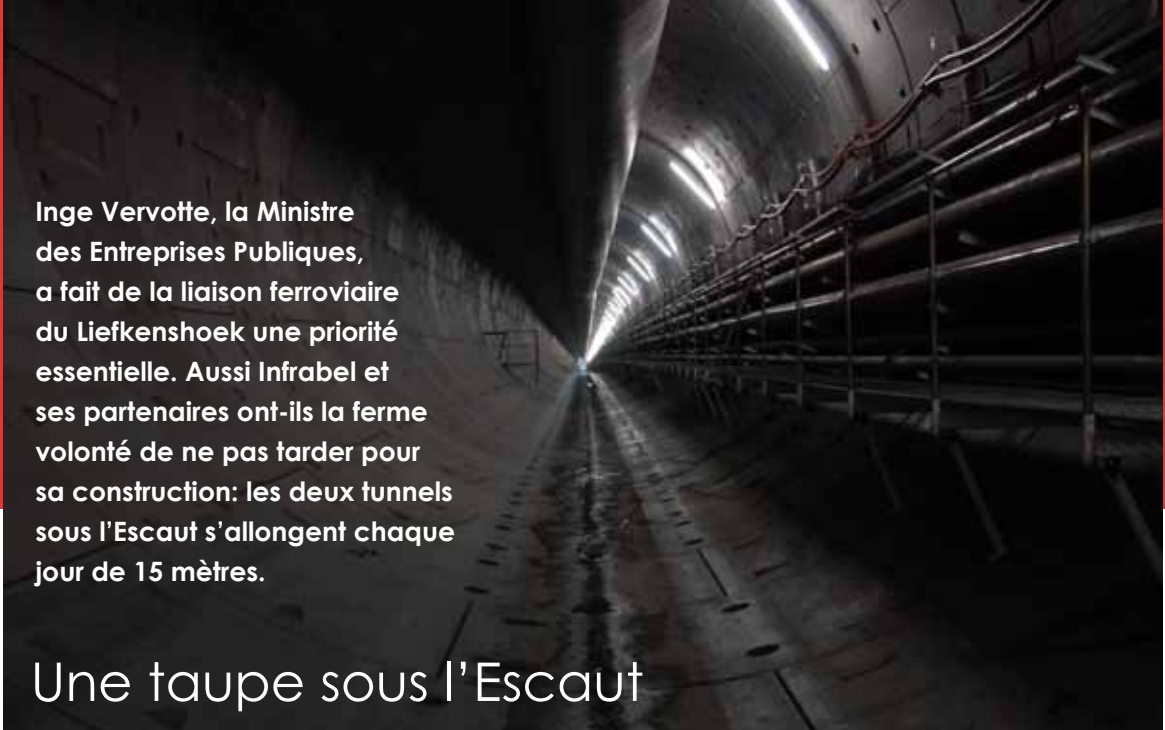
SNCB Mobility a introduit quelques nouvelles formules de voyage depuis le début de cet été.

Depuis le 1^{er} juin 2010, les jeunes voyageurs de moins de 26 ans peuvent choisir entre le Go Pass 1 et le Go Pass 10.

Le **Go Pass 10** correspond à la formule bien connue : 10 trajets simples en 2^{ème} classe pour 50 euros.

La nouvelle formule **Go Pass 1** est une solution flexible pour les jeunes qui veulent faire un trajet simple. Elle est vendue uniquement via Internet à 6,50 euros pour un trajet simple en 2^{ème} classe.

Autre nouveauté, le **Summer Ticket**. En semaine, en juillet et août, il offre aux voyageurs un forfait de 7,50 euros pour tout trajet en 2^{ème} classe, entre deux gares belges ou points d'arrêt.



Inge Vervotte, la Ministre des Entreprises Publiques, a fait de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek une priorité essentielle. Aussi Infrabel et ses partenaires ont-ils la ferme volonté de ne pas tarder pour sa construction: les deux tunnels sous l'Escaut s'allongent chaque jour de 15 mètres.

Une taupe sous l'Escaut

Tunnel du Liefkenshoek: une belle prouesse technique

travaux

Compte tenu de la congestion des routes et des défis écologiques, la poursuite du désenclavement ferroviaire d'Anvers et de son port maritime mondial est une priorité essentielle" a affirmé la Ministre Vervotte lors d'une visite de presse le 27 avril dernier. La liaison ferroviaire du Liefkenshoek est une solution prometteuse: un trajet de 16,2 km reliera le faisceau ferroviaire Sud sur la rive gauche d'Anvers à la gare de triage d'Anvers-Nord sur la rive droite.

Wiske (Bobette) se lance à la poursuite de Schanulleke (Fanfreluche)

Dans son édition de février, Connect évoquait le démarrage des travaux de forage du tunnelier Schanulleke. Fin mars, le deuxième tunnelier – Wiske – était assemblé. Il a immédiatement entamé le forage du deuxième tunnel, parallèlement au premier. Le choix de deux tunnels à voie unique plutôt que d'un seul pertuis à double voie a été fait pour des raisons de sécurité. En cas d'incendie ou de dégagement de fumée, une telle configuration permet en effet d'organiser une

évacuation efficace et sûre. Les forages sont réalisés simultanément, de sorte que la nouvelle liaison ferroviaire soit terminée à temps.

Une belle prouesse technique

Les machines de 102 mètres de long avancent au moyen d'un bouclier hydraulique sous haute pression. Chaque fois que le tunnelier progresse de 1,8 mètre, des segments en béton sont automatiquement placés contre la paroi en vue de renforcer

le tunnel. Le processus de construction du tunnel dans son ensemble est guidé par ordinateur et laser, et quelques techniciens vérifient méticuleusement que les boucliers de forage gardent leur cap. Chaque jour, les machines parcourent environ 15 mètres. Elles remonteront à la surface dans un an et demi environ.

Si tout se passe comme prévu, la liaison ferroviaire du Liefkenshoek sera mise en service en 2014.

30.000 m³ de béton dans le dock du canal B1-B2

Le trajet de forage, long de 6 km, ne court pas uniquement sous l'Escaut. Il passe également sous le dock B1-B2. Il n'y aura que 3 mètres de terre entre le dock et le tunnel. Afin de renforcer le sol du dock, pas moins de 30.000 m³ de béton y ont été versés au cours du week-end du 22 mai. Au total, 243 personnes ont collaboré à cette opération, parmi lesquelles des bateliers et des plongeurs. La navigation intérieure sur le canal a même dû être momentanément interrompue. Début juillet, une plaque de béton de 18.000 m³ y sera encore déposée par dessus. La sécurité dans les tunnels sera ainsi garantie.



20 km de Bruxelles

Graines de champions !

Pour l'édition 2010, plus de 1.000 collaborateurs se sont inscrits en équipe pour le Groupe SNCB. Notre champion s'appelle Alexandre Cellier, d'Infrabel. Il a avalé le bitume en 1h08 et 37 secondes, soit seulement 7 minutes et un chouia après le vainqueur de la course.

Le ciel était bien capricieux ce dimanche 30 mai. Mais qu'à cela ne tienne, la motivation était bien au rendez-vous: le stand d'accueil réservé aux participants du Groupe SNCB a littéralement été pris d'assaut avant le coup d'envoi de 15h. Et de l'avis des collègues, les conditions météo étaient en fait idéales pour courir!

Tirons notre chapeau à Alexandre Cellier, notre champion ! Et félicitations à tous nos sportifs. Au fait, les 10 plus rapides du Groupe SNCB se classent parmi les 150 premiers !

ment préparé. En plus, la météo était idéale, avec beaucoup d'oxygène. Et c'est chouette de partager cette expérience avec les collègues au retour.



Alain Blockerye, SNCB, B-TC Charleroi – temps: 01:27:25

Je travaille à la SNCB depuis février, c'était donc mes premiers 20 km en équipe. C'est vraiment une chouette initiative, ce moyen pour le personnel de se retrouver autour d'un projet en dehors du travail. Et l'accueil était vraiment extra: l'intendance parfaite, la possibilité de se changer, les petites attentions au retour... le tout avec le sourire !



Caroline Surmont, SNCB-Holding, ICTRA Bruxelles – temps: 01:54:54

C'est la 4^{ème} fois que je fais les 20 km de Bruxelles et cette année, j'ai réalisé ma meilleure performance, en dessous des deux heures ! Je suis très contente. S'inscrire sur les listes du Groupe SNCB, c'est la facilité et le confort: je suis sûre d'avoir mon dossard !

événement

Groupe SNCB : le top 10

CELLIER Alexandre (Infrabel)	1:08:37
ENGELIN Guillaume (Infrabel)	1:10:37
BEIRNAERT Thomas (SNCB)	1:10:47
VIJVERMAN Tim (Infrabel)	1:11:00
DIRCKX Luc (Infrabel)	1:12:20
DIEUDONNE Nicolas (Infrabel)	1:12:42
VALKENEERS Jochen (SNCB)	1:14:00
MERTENS Paul (SNCB)	1:14:01
DEMARET Gregory (Holding)	1:14:17
SARNELLI Raphael (Infrabel)	1:14:33

Source : site internet 20 km de Bruxelles



Alexandre Cellier, Infrabel, agent de maintenance à Huy – temps: 1:08:37

C'est la première fois que je cours les 20 km de Bruxelles et j'espérais les faire en moins d'1h10. Donc pari gagné ! Je fais de l'athlétisme depuis mes 8 ans et pour cette course, je me suis énormément





Samedi 14 et dimanche
15 août 2010

Ciney – Spontin – Purnode avec le PFT

L'asbl Patrimoine Ferroviaire et Touristique exploite la magnifique ligne ferroviaire Ciney – Spontin – Purnode. Le samedi 14 août et le dimanche 15 août, cette ligne sera le théâtre d'une concentration exceptionnelle de locomotives à vapeur.

De nombreux trains historiques seront de la parade et une foule d'activités est prévue aux abords de la gare de Spontin.

A découvrir de façon originale: le samedi 14 août, la SNCB-Holding affrète un train direct pour se rendre à cet événement. En traction à vapeur s'il vous plaît ! Ce train dessert les gares de Bruxelles-Nord et de Namur.

Infos et réservation sur www.pftsp.be.



BON

MET DE TREIN. 175 JAAR SPÖREN

19 juin – 12 septembre 2010 Malines

Contre remise de ce bon à l'entrée du centre Lamot, un collaborateur du Groupe SNCB accompagné d'une deuxième personne peut accéder à l'exposition au prix de 4 euros par personne (au lieu de 6).

Non cumulable avec d'autres réductions.

FamilyDay à Walibi: encore une chance ?

Souvenez-vous de cette date: le samedi 4 septembre 2010 ! Nous vous en avons déjà parlé. Est-elle inscrite dans votre agenda ?

Rail Facilities organise ce jour, en collaboration avec la SNCB Holding, un FamilyDay pour les cheminots du groupe SNCB.

Le parc Walibi nous est exclusivement réservé de 10 à 18 heures. L'entrée est fixée à 10 euros par participant, les enfants de moins d'un mètre entrant gratuitement (retenez qu'en général, une entrée coûte 26 ou 30 euros).

Il doit rester à ce jour quelques entrées encore disponibles. Réservez-les en ligne sur le site intranet de Rail Facilities; soit par téléphone au 02/526 36 51, 02/526 36 64 ou 02/525 45 43; soit dans les bureaux mêmes de Rail Facilities, 56-58 rue de France à 1060 Bruxelles, les jours ouvrables de 9 à 16 heures.

