


# 60connect

Magazine du personnel du groupe SNCB **DECEMBRE 2010**



les Norvégiens choisissent  
un simulateur  
belge

**SNCB LOGISTICS** remporte de beaux succès  
**GRAFFITIS SUR COMMANDE** à Brugge-St-Pieters  
**LES ENQUÊTEURS SÉCURITÉ** se déplacent 7 jours sur 7

**INFRABEL**  
Région de Bruxelles

**INFRA** HOLDING

**B** SNCB

# connect

## dans ce numéro



09

Finie la table à dessin !



12

Assainir les terrains...



13

La TBL1+ dans les M5

### métier

- 3 La continuité d'activité chez Infrabel
- 4 PED Ottignies: les travaux ont commencé
- 6 Un simulateur de conduite *Made in Belgium* pour la Norvège !
- 7 Enquêteurs chez Infrabel... 24h/24 et 7j/7 !
- 8 Les équipes Ticket Control dans les trains
- 9 Le bon plan ? Tout un art !
- 10 Priorité à la régularité
- 12 Objectif propreté

### sécurité

- 13 Les M5 modernisées équipées à Cuesmes

### gares

- 4 Un nouveau look pour Brugge-Sint-Pieters
- 5 Gares, haltes vertes
- 16 Roulers: un hall de gare transparent

### clients

- 4 A voir: SNCB TV
- 4 1,24 %
- 5 De l'info via iPhone
- 5 Nouveaux horaires le 12 décembre
- 11 Succès sur des marchés concurrentiels

### événement

- 14 Le train vapeur, une vraie star de ciné
- 15 Place aux enfants !

INFRABEL  
Régulé par l'Etat



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 Goossenaarts, Denis Moinil,  
John Deroo

MISE EN PAGE [www.jaja.be](http://www.jaja.be)  
PRODUCTION Albe De Coker  
ADRESSE Connect, H-CO.001, s. 26/2  
52-54 rue de France, 1060 Bruxelles  
[connect@b-holding.be](mailto:connect@b-holding.be)



De gauche à droite: Alain Cottenie, Jacques Verstreken, Pierre Hayt, Dirk De Jonghe, Marek Szremski.

Où en est-on ?

# La continuité d'activité chez INFR/ABEL

métier

**Infrabel veille à la circulation fluide des trains. Mais que faire en cas d'incendie dans une cabine de signalisation, par exemple ? Afin d'être préparé à tout, Infrabel lançait début 2007 le Business Continuity Management (BCM). Un point sur la situation quatre ans plus tard.**

**E**n décembre 2006, la sous-station de traction (SST) à Bruxelles-Midi est détruite par un incendie. Résultat: d'importants retards. La situation est rétablie grâce aux efforts du personnel, mais il faudra plusieurs mois pour reconstruire la SST. A ce moment, Infrabel décide de se concentrer davantage sur le BCM, Business Continuity Management, afin de mieux anticiper les incidents avec un impact important. Aujourd'hui, quatre collaborateurs de la cellule BRIO sont en charge de cette mission. Connect a rencontré deux d'entre eux: Dirk de Jonghe et Marek Szremski.

## Orienté client

*"Le principe de base du BCM est que les clients doivent subir le moins possible les effets négatifs causés par des incidents" explique Dirk. "Nous déterminons quels incidents peuvent avoir un impact important sur le trafic et comment le rétablir".*

## Sur la bonne voie

Pour l'heure, l'équipe BCM se concentre sur les éléments infrastructurels les plus critiques: cabines de signalisation, SST, Jonction Nord-Midi, Tunnel Kennedy et Traffic Control. *"Les 4 premiers mois, nous avons établi un plan général: le plan de continuité d'activité (Business Continuity Plan – BCP)"* explique Marek. *"Il décrit les actions de chacun en cas d'urgence. En outre, nous avons déterminé, en collaboration avec la direction Infrastructure, des investissements supplémentaires afin de mieux anticiper des incidents graves. Pour les SST, par exem-*

*ple, on a développé une SST mobile" (voir Connect précédent).*

## Avenir assuré

*"A présent, il s'agit de développer plus en avant ces BCP généraux dans chaque site" ajoute Dirk. "Le résultat est un plan par étapes clairement défini, mis en œuvre auprès du personnel via des exercices et des tests pratiques. Ainsi, chacun comprend ce qu'il doit faire dans des situations d'urgence et pourquoi. L'objectif est que le BCM soit un processus intégré et continu au sein d'Infrabel".*

## Une affaire de tous...

*"J'aimerais que tout le monde soit aussi enthousiaste que nous pour ce projet" ajoute Marek Szremski en souriant. "Si quelqu'un a des questions ou des idées qui peuvent contribuer au BCM, il peut nous contacter, par mail à l'adresse [dirk.dejonghe@infrabel.be](mailto:dirk.dejonghe@infrabel.be) ou via factage à I-BRIO, 561, rue Bara 110, 1070 Bruxelles."*



## UN NOUVEAU LOOK POUR BRUGGE-SINT-PIETERS



## A voir: SNCB TV

bref

Allez jeter un coup d'œil dans les coulisses de la SNCB. Découvrez le job de vos collègues des autres directions ou ce que nous mettons en œuvre au quotidien pour améliorer nos services. Vous voulez en savoir plus?

Rendez-vous sur [www.sncb.tv](http://www.sncb.tv).

# 1,24%

C'est l'augmentation moyenne des tarifs qu'appliquera la SNCB en février 2011.

Les tarifs sont adaptés tous les ans en février. La prochaine adaptation, qui est en accord avec le Contrat de Gestion, sera

très faible. Nos tarifs resteront inférieurs à ceux pratiqués dans les pays voisins.

Etablie en fonction de l'évolution de l'indice santé (+2,03 %) et du taux moyen de ponctualité réel comparé au taux imposé

## PED Ottignies: les travaux ont commencé



© Yannick Lecluse

A Ottignies, SNCB Technics disposera dans deux ans d'un nouveau poste d'entretien dépannage (PED), spécialement conçu et outillé pour la visite et le nettoyage des futures rames RER. Le chantier vient de débuter.

Le PED d'Ottignies aura un nouveau bâtiment de bureaux, un nouveau car-wash et un nouveau hall. Celui-ci comptera deux voies de 110 mètres, des plateformes adaptées au travail en toiture sur les rames Desiro (aussi appelées AMo8) et des fosses sur pilotis. Le hall sera également équipé

de caténaires à l'intérieur, pour éviter de perdre du temps par des manœuvres inutiles avec des engins rail-route à l'entrée et à la sortie des rames hors tension.

Les installations actuelles du PED, vétustes et éparpillées, seront abandonnées. Les équipes du PED emménageront dans les nouveaux bâtiments plus adaptés d'ici avril 2012. En 2018, Infrabel dotera en outre le PED d'un faisceau de garage de 8 voies. Connect reviendra plus en détail sur le projet dans un prochain numéro.

Par le passé, le couloir sous-voies qui donne accès aux quais du point d'arrêt de Brugge-Sint-Pieters a souvent été utilisé comme support par des taggeurs/graffeurs en tous genres. Il fallait donc repeindre régulièrement les murs, ce qui exigeait pas mal de temps et de moyens.

Pour mettre fin à cette situation, Infrabel et la ville de Bruges se sont associées pour faire des graffitis un atout du point d'arrêt. La ville de Bruges a ainsi sélectionné 7 artistes graffeurs, qui ont pu *redécorer* à leur façon le couloir sous-voies. Le samedi 16 octobre, armés de bombes de peinture, ils ont laissé libre cours à leur créativité, avec pour thème *le monde ferroviaire*. Dans leurs graffitis, les voyageurs pourront notamment découvrir des trains, des accompagnateurs et les logos du groupe SNCB.



## Nouveaux horaires le 12 décembre

Comme chaque année, la SNCB adapte ses horaires de trains. Les raisons? Une série de gros chantiers à l'infrastructure (notamment la construction du réseau RER) et de travaux dans certaines gares, qui provoquent des retards sur l'horaire d'origine. De plus c'est le 12 décembre que les opérateurs ferroviaires des pays voisins adaptent leurs horaires également. Enfin, la SNCB veut améliorer la ponctualité par un certain nombre de légères adaptations de l'offre de trains.

Pour trouver plus d'information sur ces adaptations, surfez sur [www.sncb.be](http://www.sncb.be), consultez les brochures en gare ou les Services Info Train (SMS 2828, My Train Info, etc.).

par le Contrat de Gestion, cette augmentation sera limitée.

Quelques exemples:

- le prix d'un billet normal augmentera de 1,02 %,
- les Cartes Train (abonnements) augmenteront de 1,03 %,
- le Rail Pass (10 voyages) restera inchangé à 74 euros en 2<sup>ème</sup> classe et à 113 euros en 1<sup>ère</sup>,
- la hausse du prix de la carte Campus sera d'à peine + 0,03 euro par voyage,
- les prix des Go Pass 1 (6,50 euros en 2<sup>ème</sup> classe) et Go Pass 10 (50 euros en 2<sup>ème</sup> classe) ne changeront pas,
- le prix du billet Senior ne changera pas: 5,20 euros en 2<sup>ème</sup> classe,
- le tarif de la Key Card (10 trajets de courte distance en 2<sup>ème</sup> classe) augmentera de 3 euros en fonction de la distance moyenne parcourue par trajet (20 km)

## Gares, haltes vertes

Rien ne détend plus qu'une promenade en pleine nature. Dans notre pays très urbanisé, pas facile de planifier une telle sortie. La SNCB veut, là, apporter son aide. Elle va collaborer avec l'association *TreinTramBus* qui rassemble des utilisateurs du train, du tram et du bus et qui a développé le concept des *Haltes Vertes*.

Le concept est simple: les promeneurs prennent le train jusqu'à une gare d'où ils entament leur balade via une route donnée vers une autre gare. En chemin, de nombreuses possibilités de restauration existent.

Le but est clairement de bannir l'auto du voyage.

Le projet démarre avec quatre promenades: Comines-Ypres, La Hulpe-Boitsfort, Lierre-Kessel ou Nijlen, Spa-Theux. Les itinéraires sont affichés dans la gare de départ et une brochure reprenant toute l'information utile est disponible pour chaque promenade. La brochure est en vente au prix de 1,50 euro dans la gare de départ, via le site [www.groenehalte.be](http://www.groenehalte.be) et les offices du tourisme. Si l'expérience s'avère positive, le nombre d'itinéraires sera nettement étendu.

## De l'info via iPhone

Nos clients peuvent désormais consulter l'information sur le trafic en temps réel via leur iPhone. La SNCB a en effet développé un outil pratique qui entre autres permet de suivre vos trajets quotidiens en temps réel, planifier vos voyages de porte à porte et consulter les horaires d'un train donné.





## Un simulateur de conduite *Made in Belgium* pour la Norvège !

métier

**T**ransurb Technirail, filiale de la SNCB-Holding, a développé un simulateur de conduite hightech pour les chemins de fer norvégiens (NSB). Ce fameux poste de conduite est le fruit de 22 mois de collaboration intensive avec NSB et le fabricant suisse qui a décroché le marché et qui a sous-traité la mission à Transurb Technirail.

L'appareil innovant a été conçu et fabriqué par le département *simulateur de conduite* à l'atelier SNCB de Salzinnes. Avec pour résultat, un outil doté des dernières prouesses technologiques. Comme ces vérins hydrauliques qui permettent de se rendre compte en live de tous les mouvements qu'un train peut faire dans diverses situations.

Le simulateur intègre aussi le GSM-R et l'éclairage spécifique de l'habitacle pour le passage en tunnels. Le poste de conduite est une réplique fidèle des cabines du nouveau train FLIRT des chemins de fer norvégiens. Avec la technologie 3D au top, et la retranscription de paysages scandinaves très réalistes, on a vraiment l'impression de circuler sur les lignes ferroviaires norvégiennes.

Transurb Technirail exporte le know-how ferroviaire belge et fournit du véritable travail sur mesure. Parmi ses activités, il faut noter notamment le développement de nouvelles lignes, la conception et la rénovation de gares, la production et l'entretien de simulateurs de conduite pour les trains ou les trams...

Par ailleurs, notre pays a déjà une excellente réputation en matière de simulateurs de conduite. Actuellement, plus de 60 machines sont utilisées dans des pays comme la Tunisie, la Grande-Bretagne ou la France. Et l'avenir s'annonce bien pour Transurb Technirail, car l'équipe de 3 ingénieurs qui a développé le simulateur norvégien va s'étoffer avec l'arrivée de 3 nouveaux collaborateurs.



**Depuis septembre 2008, la Direction Accès au Réseau dispose d'une cellule enquêteurs des accidents et incidents au sein de la division Sécurité d'exploitation. Cette cellule mène, en toute indépendance, des enquêtes objectives sur les incidents et les accidents qui surviennent sur notre infrastructure.**



Thibaut Capron,  
enquêteur district Sud-Est.

Enquêteurs et coordinateurs sécurité.  
DEBOUT DE GAUCHE À DROITE Thibaut Capron, Aurore Scutenaire,  
Marie Lootens, Caroline Wambecq, Jan Lasuy, Marjan Verwee  
ASSIS DE GAUCHE À DROITE Dennis Knapen, Kristof Driessens,  
Marc Eyckmans, Pascal Delpierre.



Sécurité  
d'exploitation

# teurs chez Infrabel...

# 24/24 et 7/7!

métier

**L**a cellule *enquêteurs des accidents et incidents* compte 7 spécialistes appuyés par 5 coordinateurs sécurité. Ils sont prêts 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 à se rendre sur place en cas d'incident ou d'accident dans l'un des cinq districts. Connect a rencontré Marjan Verwee, enquêtrice du district Nord-Est et Nord-Ouest et Thibaut Capron, enquêteur du district Sud-Est.

## Une journée de travail pleine de défis

"Notre journée de travail commence au bureau" expliquent-ils. "Nous prenons connaissance des rapports transmis par le Traffic Control". En cas d'incidents qui concernent la sécurité d'exploitation, les services concernés ouvrent une annonce dans Saferail. Ce programme recense tous les accidents et incidents qui ont mis la sécurité d'exploitation en danger sur le réseau.

"Nous analysons ensuite ces annonces en détail et les envoyons dans les trois jours ouvrables au SPFMobilité & Transport et aux autres parties concernées: entreprises ferroviaires, divisions internes Infrabel, etc."

A n'importe quel moment de la journée, les enquêteurs peuvent être appelés à intervenir en cas d'incident ou d'accident importants. Ils se rendent alors immédiatement sur place pour enregistrer les premières constatations. Dès leur arrivée sur les lieux, ils rassemblent le plus possible de faits objectifs susceptibles de les aider dans leur recherche de la cause de l'accident ou de l'incident.

## Des causes et des mesures de correction

"Nous puisons ces informations dans différents documents concernant le matériel roulant, les données de la cabine de signalisation..." Il importe également qu'ils

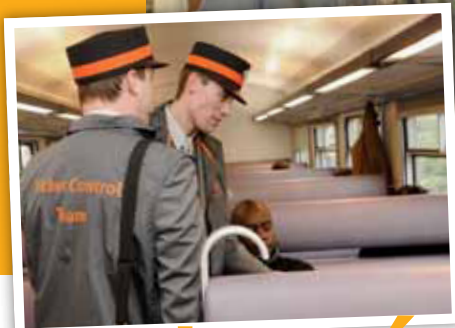
disposent des déclarations des différentes parties concernées. L'objectif principal est la recherche des causes de l'accident et la définition de mesures de correction et de prévention afin d'éviter des accidents à l'avenir.

"Une fois de retour au bureau, nous rédigeons le rapport d'enquête. Dans chaque district, un coordinateur sécurité opérationnelle nous assiste, et nous fait profiter de son expérience et ses connaissances".

C'est dans cet esprit d'amélioration continue que les 7 enquêteurs contribuent à la sécurité, la première priorité d'Infrabel. Chaque journée de travail est imprévisible, mais comprend toujours un défi à relever... "and we love it!"

Marjan Verwee,  
enquêtrice districts du Nord.





Contrôle svp !

# Les équipes Ticket Control dans les trains

**Vous pouvez désormais croiser les nouvelles équipes Ticket Control dans les trains. Ce sont des successeurs des BSC qui effectuent un contrôle approfondi des titres de transport.**

métier

**S**uite à l'augmentation des cas d'agression dans les trains, la SNCB avait créé en 2002 les brigades BSC (Brigade Spéciale Contrôle). Des études avaient en effet démontré que 70 % des cas d'agression tiraient leur origine de problèmes liés aux titres de transport. Ces BSC sont aujourd'hui devenues les équipes Ticket Control.

## Contrôle des billets

Ces équipes sont constituées en principe de 4 agents, chargés d'effectuer un contrôle approfondi des titres de transport. L'accompagnateur chef de bord réalise une vérification de base, tandis que les équipes Ticket Control vont plus loin: vérification de la carte d'identité pour les détenteurs d'une carte train ou les jeunes voyageant avec un Go Pass, contrôle des cartes à tarif réduit, etc. Ils parcourent tout le train, même si l'accompagnateur est déjà passé. Les voyageurs peuvent ainsi devoir montrer deux fois leur titre de transport durant leur voyage. Par leur intervention dans la lutte contre la fraude et les irrégularités,

les équipes Ticket Control aident l'accompagnateur dans sa tâche et contribuent à réduire les agressions.

Où effectuent-ils ces contrôles? Les équipes Ticket Control circulent à bord des trains où les accompagnateurs signalent des problèmes commerciaux, où ils ont eux-mêmes vécu des problèmes et sur les lignes qui, dans la recherche de fraude, apparaissent clairement comme des lignes à risque .

## Contrôles d'accès

Lors de grands événements, par exemple des concerts, les équipes Ticket Control procèdent également à des contrôles d'accès en gare. En de tels moments, un grand nombre de voyageurs montent à bord des trains en un court laps de temps, de sorte

que l'accompagnateur n'a pas la possibilité d'effectuer son contrôle à bord. Grâce à ces inspections aux accès, chaque voyageur est contrôlé avant d'être dans le train. Cette initiative a une influence positive sur la sécurité à bord du train, les recettes de la SNCB et la régularité.

## Evaluation

Une nouveauté: toutes les équipes Ticket Control seront régulièrement évaluées sur la base de leur présence dans le train, de leurs recettes, de leurs formulaires C170 et des éventuelles plaintes de voyageurs concernant leur attitude (après bien sûr analyse approfondie de la plainte). Elles s'efforcent ainsi d'améliorer en continu leur efficacité.

## Carte d'identité Equipes Ticket Control

Quoi? Ticket Control Team

Qui? Accompagnateurs de train, spécialisés dans le contrôle des titres de transport. Les TICO travaillent tous en équipes de 4 agents (il y a aussi des équipes de 3 personnes, là où d'autres équipes sont actives à proximité ou sur des lignes où il y a moins de problèmes de fraude.

Nombre? Il y a 23 équipes. A terme, 71 agents travailleront comme membres des équipes Ticket Control.

Où? En 16 endroits à travers le pays. De cette manière, ils peuvent effectuer des contrôles sur toutes les lignes.

Signe particulier? Ils portent tous la même veste grise sans manches, par-dessus leur uniforme d'accompagnateur.





Bureaux de dessin

# Le bon plan ? Tout un art !

**Le gestionnaire de l'infrastructure construit des grands ponts, pose des voies, concentre les nombreux postes de signalisation. Au sein d'Infrabel, les bureaux de dessin des différentes spécialités conçoivent tous les plans nécessaires à la réalisation de ces projets. Une tâche cruciale mais souvent oubliée.**

métier

**L**ors de la construction d'une nouvelle infrastructure, la modernisation des voies ou des ponts existants ou la concentration des cabines, les agents d'Infrabel ont besoin de plans précis et clairs. Une énorme responsabilité !

Cette mission est assurée par les nombreux bureaux de dessin des différentes spécialités. Connect s'est penché sur le bureau de dessin de la spécialité *Electricité et Installations fixes: Signalisation*. Au sein du service I-1.3 Signalisation, ce bureau de dessin établit les plans de principe de la signalisation et les pièces mécaniques qui font partie des signalisations.

Stefaan Van Praet, chef de bureau de dessin: "Actuellement, Infrabel s'investit pleinement dans la mise en œuvre de la concentration des cabines. Pour cela, nous dessinons toute une série de plans, entre autres les plans d'installation des postes de signalisation tout-relais à commande électronique. Cela se fait en collaboration

*étroite avec les bureaux de dessin dans les différentes zones. Pour dessiner ces plans, nous utilisons des logiciels spécialisés. Finie l'époque de la table à dessin et du triangle géométrique !"*

## **Outils, symboles, manuels...**

Outre la réalisation de plans, le bureau de dessin de Stefaan Van Praet offre également du support aux autres bureaux. Cela concerne surtout la conception, la gestion et la répartition d'outils de dessin, de symboles de dessin et de manuels qui seront utilisés dans la production des dessins des plans de signalisation.

*"En fait, en matière de signalisation, nous gérons la bibliothèque de tous les symboles que nous utilisons dans nos programmes de dessins. Ces symboles sont créés ici et diffusés dans les différentes zones. Ainsi, chaque bureau, n'importe où dans le pays, est en mesure de dessiner les plans de manière uniforme, conformément aux normes."*

*"Mais notre travail n'est pas limité à la table à dessin ! Souvent, nous allons d'abord inspecter le terrain pour avoir une vue claire des installations et contrôler les schémas existants. Nous collaborons également avec les techniciens et les ingénieurs qui ont demandé les adaptations. Le transfert des données se produit à travers un échange étroit entre les bureaux de dessin de toutes les spécialités. Bref, de nombreux aspects jouent un rôle dans le dessin des plans !"*





SNCB Mobility

# Priorité à la régularité

métier

**Nos voyageurs attachent énormément d'importance à la régularité des trains.**

**A raison. Nous constatons ces derniers mois qu'elle n'est pas bonne. B-MO.2 a déjà décidé de prendre des mesures dans ses domaines de compétence.**

Les résultats du baromètre qualité montrent que la régularité des trains a une influence déterminante sur la satisfaction générale des clients. Le service B-MO.2 en est conscient et prend des mesures pour améliorer la régularité. Ces mesures concrètes ont été présentées au personnel des gares lors de séances d'information. Ce serait trop long de vous présenter ici l'ensemble de ces mesures, mais nous vous en expliquons les plus importantes.

## Personnel de quai et le ROR

Par leur présence sur les quais, les sous-chefs de gare jouent un rôle important dans

la régularité des trains. Ils contrôlent si le personnel des trains est présent, si le signal du départ est donné à l'heure prévue et si la procédure de départ se déroule de manière sécurisée. Dans les faisceaux de garage, ils veillent également à ce que le train soit prêt et puisse partir en toute sécurité.

Le sous-chef de gare a aussi une fonction commerciale à jouer. Il informe les clients, veille à ce que les groupes et les personnes à mobilité réduite puissent monter le plus rapidement possible à bord de leur train, etc. Là encore au profit de la régularité. En cas de situation perturbée, il vérifie également que les stands d'info mobiles soient installés dans la gare.

Le ROR (Régulateur Opérations Région) suit également ces tâches. Lors de situations perturbées, celui-ci prévoit l'installation de stands d'info mobiles dans les gares, la mise en service de bus de remplacement et la mobilisation du personnel nécessaire.

## Le RDV

Les différents services de la SNCB chargés de l'information en temps réel seront concentrés en un même lieu (RDV, répartiteurs, etc.). De cette manière, la communication entre eux sera grandement facilitée. Ce qui profitera à la régularité aussi. Le RDV va également modifier sa façon de fonctionner. Nous y reviendrons dans un prochain numéro de Connect.

## L'apport du personnel

Mais B-MO.2 va plus loin qu'organiser des séances d'information. *"Sur IntraWeb, nous avons mis en place un site spécial où le personnel de B-MO peut proposer des suggestions pour améliorer la régularité. Car il a l'expérience du terrain. Et il est en contact avec les voyageurs. Leur implication est pour nous très importante aussi"*, conclut Rudy De Geeter, chef de division de B-MO.22.

Voulez-vous en savoir plus sur les mesures prévues par B-MO.2? Regardez la vidéo mise en ligne sur la page d'accueil SNCB sur l'IntraWeb.



Grâce à ses filiales commerciales et à la qualité de ses services, SNCB Logistics enregistre de beaux succès sur des marchés entièrement ouverts à la concurrence. En voici quelques exemples récents...

## SNCB Logistics

# Succès sur des marchés concurrentiels

client

### **T**ransport de glucose

Depuis peu, Xpedys (SNCB Logistics) organise chaque semaine 4 relations ferroviaires entre les usines de Syral à Nesle (France) et Alost (Belgique). En période de forte demande, la fréquence sera augmentée à 5 trains par semaine. Xpedys a remporté ce marché de transport à l'issue d'un appel d'offres pour un contrat de coopération de trois ans. Auparavant, le transport était assuré par la SNCF. Syral est leader européen dans la production de produits amyliacés.

B-Cargo Operations (SNCB Logistics) assure la traction en accès libre. Les trains ont une longueur d'environ 300 m et un tonnage maximum de 2.160 tonnes brutes. Les opérations au sol sont assurées en France par OSR France, qui est également membre de SNCB Logistics, et en Belgique par B-Cargo Operations.

Hedwig Vandenbossche de Syral : "Le glucose est un produit chaud qui est trans-

porté à une température de 65°C et qui a une durée de vie limitée. La fiabilité des transports est primordiale pour le maintien de la production dans notre usine d'Alost. Pour ce type de produit, le transport par chemin de fer constitue le choix le plus fiable et le plus rentable".

Le choix de Syral en faveur de Xpedys démontre que les services offerts répondent aux exigences de qualité très strictes imposées par les clients. En étant capable d'offrir une chaîne de transport complète d'usine à usine, SNCB Logistics garde un contrôle total sur la qualité.

### **Du café par rail d'Anvers à Zeebrugge**

IFB (SNCB Logistics) est parvenue à attirer parmi ses clients Seabridge S.A. (filiale d'Efico), l'un des plus grands négociants de café en Europe. Les fèves de café non torréfiées arrivent à Anvers et sont directement acheminées par IFB via une relation ferro-

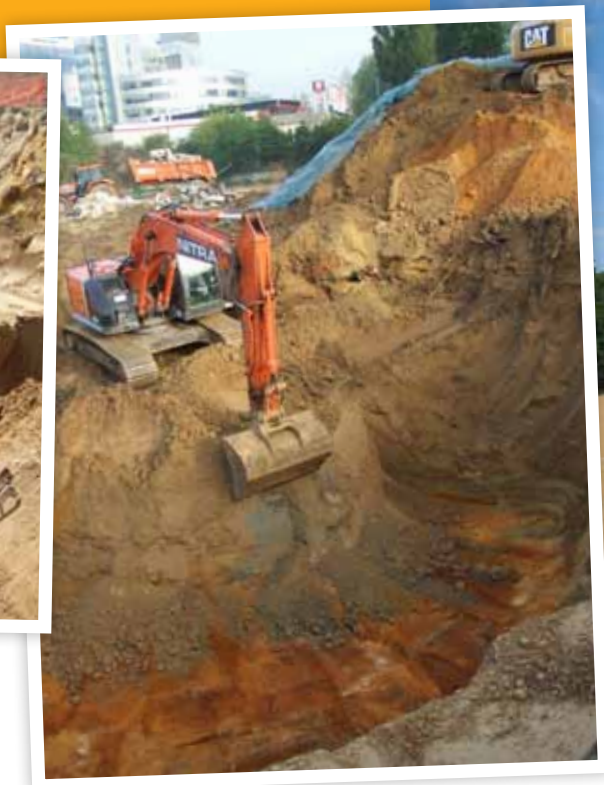
viaire supplémentaire 5 fois par semaine vers le nouveau centre de distribution Seabridge à Zeebrugge.

Le négociant de café vert opte pour le transport ferroviaire parce qu'il est plus écologique et plus rapide que le transport routier. Et c'est précisément la vitesse qui est importante car la qualité du café diminue tant qu'il n'est pas stocké dans cet entrepôt climatisé.

### **Nouvelle liaison par voie fluviale**

Depuis le 4 septembre dernier, PortConnect SA et H&S Container Line GmbH (spécialisé dans le transport de containers par voie fluviale et membre de SNCB Logistics) assurent un service direct hebdomadaire du Bas Rhin vers Zeebrugge. Il sert les terminaux NIT (Neuss) et DeCeTe (Duisbourg). Le navire part chaque jeudi de Zeebrugge et le samedi de Neuss et Duisbourg.

Le MS Tripoli, mis en service pour cette liaison, fait 110 mètres de long, 17 m de large et peut transporter environ 400 TEU.



Durabilité

# Objectif propreté

métier

**H-SE.03 coordonne l'assainissement des terrains du Groupe, en vertu d'obligations légales. Le site de l'atelier d'Etterbeek a été assaini récemment. Explications.**

Les premiers assainissements sont réalisés dès 1996. Depuis, environ 400 sites ont été répertoriés. Dans la majorité des cas, un assainissement n'est pas nécessaire. Pour 50 sites, un plan d'assainissement a été rédigé.

**N**os contrats de gestion, nos plans de politique environnementale et la législation (différente selon la Région) imposent d'assainir nos terrains dans 4 cas: fin de l'exploitation d'une activité, vente ou achat d'un terrain, pollution suite à un incident, découverte fortuite d'une pollution. Un bureau d'études procède alors à une étude de reconnaissance de l'état du sol: des forages permettent de voir si le terrain est pollué. Si oui, on évalue sa gravité en détail.

## Un ballet de grues

S'ensuit un plan d'assainissement qui débouche sur des travaux, de deux types selon la pollution constatée. Dans 80 % des cas, on procède à une excavation des terres (et/ou de l'eau). Elles sont traitées dans un centre de traitement extérieur. Ensuite, on remet de la terre 'propre'. On peut procéder aussi à des traitements in situ: pose d'un puits de pompage de l'eau souterraine ou injection de produits, par exemple.

Les phases de la procédure doivent être approuvées par les instances régionales.

La mission est coordonnée par H-SE.03. Aussi bien pour les terrains du Holding que ceux de la SNCB et d'Infrabel. Les travaux sont suivis par Tuc Rail ou H-Stations.

## Gros plan sur Etterbeek

Suite à la cessation de l'activité de l'atelier, le Fonds d'Infrastructure Ferroviaire, devenu propriétaire après la restructuration en 2005, a vendu le terrain à une société foncière. L'étude préalable de reconnaissance a révélé une pollution mixte. Elle est liée à l'activité: il y a des hydrocarbures (fuites de citernes), des solvants, du PCB, du mercure... (stockage de déchets, de peintures). La pollution est aussi liée à la nature du remblai: des cendrées, résidus de combustion de charbon de la traction vapeur. Les travaux d'assainissement ont démarré en août 2009. On a confiné les cendrées et remplacé les 25 premiers centimètres du terrain par des terres propres. Les autres tâches de pollution ont été excavées. A un endroit, jusqu'à 12 mètres de profondeur!

Parallèlement a eu lieu la démolition des bâtiments. Ce chantier, sur 10 hectares, a



Hugues Ducarme teste les équipements TBL1+ installés à bord de la voiture pilote.

## TBL1+ Les M5 modernisées équipées à Cuesmes

été achevé en septembre 2010. Son coût est de 2.500.000 euros. La partie le long du Boulevard du Triomphe a été vendue au Chirec qui va y bâtir un hôpital. La destination future de la partie entre les lignes 161 et 26 et leur jonction n'est pas encore fixée.

L'atelier a quitté Etterbeek en octobre 2009 pour s'installer dans ses nouveaux locaux à Schaerbeek. Cette fusion fait de l'atelier Infra de Schaerbeek le plus important du pays avec ses 500 collaborateurs.

### Activités de l'atelier fermé:

- **Magasin** de produits de signalisation, caténaire, téléphonie, éclairage et force motrice.
- **Atelier courants forts:** montage de commandes d'aiguilles, de commutateurs de caténaire, chaînes pour la desserte de l'alimentation, installation 1 KV...
- **Atelier courants faibles:** fabrication de produits pour la signalisation, l'alimentation électrique, la téléphonie, l'éclairage et la force motrice, la sonorisation...

L'atelier de Cuesmes poursuit actuellement l'installation de la TBL1+ à bord des voitures pilotes M5. Les équipes profitent de la modernisation en cours des M5 pour monter les équipements à bord.

Le travail se fait donc pendant que le matériel est immobilisé pour une certaine durée. L'objectif: immobiliser le moins possible le matériel roulant, pour ne pas pénaliser les voyageurs.

A ce jour, 9 voitures pilotes M5m sont équipées et deux vont encore suivre d'ici la fin de l'année. "L'installation de la TBL1+ à bord des voitures pilotes M5m prend du temps, tant pour le montage que pour les tests" explique Luc Bouguignon, ingénieur à Cuesmes. "Par engin, il faut compter près de 270 heures de travail".

### Contraintes techniques

Car les M5 n'ont évidemment pas été conçues à l'origine pour les équipements TBL1+, notamment l'antenne sous la caisse. "Pour implanter l'antenne, il nous faut d'abord modifier la disposition des tuyauteries pneumatiques, comme celles des freins" poursuit Jean-Charles Gualano, chef-technicien elm, véhicules et installations. "Il faut aussi veiller à éviter toute masse métallique à proximité de l'antenne, pour éviter toute interférence. Cela nécessite de 70 à 80 heures de travail mécanique". A quoi s'ajoutent pas loin de 200 heures de travail, nécessaires pour l'installation des câblages électriques, du rack et du module de signalisation à bord du poste de conduite, ainsi que la mise au point et les tests.

A noter qu'outre la TBL1+, l'atelier installe également le GSM-R à bord.

sécurité



évènement

# Lumière, caméra, action ! Le train une vraie star

**Pour promouvoir les trains vapeur, les trésors du Patrimoine Historique de la SNCB-Holding, le Holding en a fait un film. Connect a accompagné le tournage dans la région de Quenast-Clabecq.**

Quand on pense *patrimoine historique*, on pense à des objets coûteux... limite intouchables. Que du contraire: notre patrimoine ferroviaire est très vivant et nos trains vapeur en sont l'exemple. Entreprises, particuliers et associations peuvent louer ce matériel extraordinaire pour leurs events, tels que des teambuildings ou des fêtes.

## Du rêve à la réalité

Pour promouvoir le train vapeur, la SNCB-Holding a réalisé un film de 2 minutes et 30 secondes. Ce projet est le fruit de l'initiative des services *Patrimoine Historique* et

*Communication*. La production a commencé en été et a nécessité plus de 10 jours de prises de vues.

Et le résultat n'est pas seulement qu'un enchaînement de jolis plans. Il y a de la poésie là-dedans: un petit garçon joue dans sa chambre avec un petit train; et ses rêves l'emmènent dans un vrai train vapeur, le légendaire *Type 29.013*. Les images de ce film serviront d'une part pour les besoins audiovisuels des chaînes de télévisions. D'autre part, elles permettront de promouvoir la possibilité pour les particuliers, organismes et entreprises d'organiser leurs événements avec du matériel roulant historique.

Depuis le mois d'août, la caméra a tourné partout en Belgique avec la loco vapeur. L'équipe du film s'est rendue au Bruisend Balegem ou encore sur le parcours vapeur Montzen-Visé. C'est d'ailleurs là que s'est tournée la scène avec le petit garçon dans le *vrai* train. Notre *Type 29* a aussi circulé spécialement sur des lignes choisies pour leur faible trafic ou pour leurs paysages grandioses. En outre, des images ont été tournées dans des sites photogéniques tels que le viaduc de Remersdael, dans la région des Fourons, ou encore à Bomal.

## Au secours, mes vaches paniquent !

Il y en a des choses à régler lors d'un tournage ! On n'est jamais à l'abri d'un imprévu. En temps et en heure, la loco doit être fournie en eau et pour cela, on fait appel aux



PLACE AUX  
enfants !

Plusieurs dizaines d'enfants, émerveillés devant le fonctionnement d'une cabine de signalisation ou d'un engin de chantier... C'est le résultat d'une action entreprise par Infrabel dans le cadre de l'initiative *Place aux enfants*.

évènement

# vapeur, de ciné

pompiers. Et parfois, on doit un peu *chipoter* pour pouvoir tourner la meilleure image. A Montzen, le caméraman a escaladé la cabine de signalisation pour pouvoir filmer le train vapeur en plongée. On a aussi pris des images depuis un téléphérique à Huy. Et il faut vraiment tenir compte de tous les paramètres ! Un fermier à Quenast peut en témoigner. Quand l'équipe s'est mise en quête de lieux de tournage dans la région, elle a eu une question quelque peu étonnante de la part d'un fermier: il ne fallait pas oublier de le prévenir suffisamment tôt, le jour du tournage, du passage de la locomotive à vapeur. Il pourrait alors abriter quelque part son troupeau de vaches parce que les malheureuses étaient terrifiées par l'engin d'acier. Aussitôt dit, aussitôt fait. Et le résultat est là: de magnifiques images dans un paysage grandiose... avec des vaches détendues !

Le samedi 16 octobre, une pluie battante n'aura pas découragé quelque 80 petits curieux, de 8 à 12 ans, venus découvrir différents métiers liés au chemin de fer. Infrabel organisait notamment la visite de plusieurs de ses cabines de signalisation (Montzen gare, Liège, Kinkempois, Rivage) et d'un atelier (Rivage).

Cette initiative s'inscrivait dans le cadre de la journée *Place aux enfants*. Organisée chaque année, cette journée vise à ouvrir aux enfants des lieux qui leur sont habituellement inaccessibles, pour les emmener à la découverte du monde quotidien des adultes.

Parmi les activités ludiques et pédagogiques proposées par Infrabel, c'est surtout la visite en-

cadrée, dans le poste de pilotage d'une grue ferroviaire, qui a suscité le plus de réactions enthousiastes. Peut-être cette journée aura-t-elle fait naître de nouvelles vocations ?

Dans tous les cas, bravo aux collaborateurs d'Infrabel qui ont fait de cette initiative un réel succès et ont su communiquer leur passion à leurs jeunes visiteurs.



Une bouffée d'oxygène pour  
les abords de la gare

# Roulers: un hall de gare transparent

Le bâtiment de gare actuel constitue, avec le talus surélevé sur lequel les trains circulent, une frontière entre le centre-ville et le quartier de Krottegem. La nouvelle gare lèvera cette barrière et deviendra une porte d'entrée sur la ville.

gares

La nouvelle gare répondra pleinement à la philosophie du Holding: elle deviendra un point nodal multifonctionnel où les voyageurs passeront aisément d'un mode de transport à l'autre. Ceux-ci y trouveront également une offre étendue de services. La gare de Roulers n'aura plus de *côté avant* ou *côté arrière* et s'intégrera parfaitement de toutes parts dans son environnement. On y investira dans des ascenseurs et escalators qui permettront également aux voyageurs à mobilité réduite d'avoir facilement accès aux quais de train et de bus. Les quais de train seront également surélevés.

## Une gare ouverte

Afin d'élargir le viaduc ferroviaire et de mieux relier le centre-ville au quartier de Krottegem, la gare sera déplacée de vingt mètres. La structure métallique qui recouvre actuellement le bâtiment de gare et les quais sera cependant conservée.

La toiture sera traversée de larges ouvertures transparentes afin de laisser passer le plus de lumière solaire possible. Les abords de la gare deviendront également plus verts et apporteront ainsi, au sens propre comme au figuré, une véritable bouffée d'oxygène à la ville.

Afin de renforcer davantage l'harmonie du bâtiment de gare avec la place qui l'entoure, les dalles utilisées seront les mêmes dans les deux espaces. La place se prolongera donc dans le bâtiment de gare et sous le viaduc ferroviaire. Où que vous vous trouviez sur la place de la gare, vous pourrez carrément voir de l'autre côté de la gare. L'ancienne place qui constituait une zone frontière deviendra une *fenêtre* ouverte.