

CONNECT

MAGAZINE DU PERSONNEL DU GROUPE SNCB | 11.2011 | #71

On recrute

techniciens de haut niveau

dans ce numéro



7 Portes ouvertes réussies



10 Engagés le jour même

15 0 gr de CO₂

16 Bonne entente I/B

MÉTIER

- 35.054 visiteurs pour les ateliers SNCB 7
Des travaux de voie méticuleusement orchestrés 14
I-Réseau/B-MO: une bonne coopération, la recette du succès ! 16

STRATÉGIE

- B-Mobility Day: vers une mobilité différente 8
Connect, magazine *responsible* 15

SECURITÉ

- Extension du certificat ISO à toutes les technologies telecom 12
TBL1+: 60,5 % du parc déjà équipé 13

HR-NEWS

- Grand succès pour les cours de langues intensifs 9
Job Day: 30 électromécaniciens engagés directement ! 10

TECHNIQUE

- Prête pour un rude hiver 3
Contre le manque d'adhérence, Infrabel redouble d'efforts 18

CLIENT

- RailTime: partout et à tout moment 19

BREF

4-6



colofon

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, Caroline Powis, Benoît Quitin, Vanessa Vandenbruwaene et Barbara Verwilligen

PHOTOS

Leo Goossenaarts, Denis Moinil, John Deroo, Gilles Parmentier
LAY-OUT
www.jaja.be
PRODUCTION
Albe De Coker

ADRESSE

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

MEMBRE DE
ABCi





Durant les mois d'hiver, SNCB Technics prévoit une série de mesures pour prévenir autant que possible les nuisances dues aux circonstances météorologiques parfois rudes.

MATÉRIEL ROULANT

PRÊT POUR **un rude hiver**

L'hiver est à nos portes. Pour éviter l'influence de la météo sur la ponctualité de nos trains, SNCB Technics prévoit un certain nombre de mesures préventives destinées à en limiter l'impact.

Chauffage

Les prédictions météorologiques sont suivies avec attention. Lorsqu'on prévoit du gel toutes les deux heures durant la nuit, des conducteurs de train démarrent les engins de traction dans les faisceaux.

Toutes les composantes électropneumatiques sont testées : les pantographes, les

freins, etc. Si l'on doit connaître des températures extrêmement basses, le matériel roulant est maintenu en permanence en service.

Mesures techniques

SNCB Technics prend également des mesures techniques qui peuvent prévenir beaucoup de complications. Ainsi, les frotteurs sont remplacés sur une série de locomotives type 13 par des pièces en métal. Durant les premiers trajets, celle-ci peuvent *gratter* la glace sur la caténaire. Si on ne remplace pas les frotteurs, ceux-ci s'usent beaucoup plus vite. Cette année, des locomotives types 21 et 27 sont également adaptées.

Par ailleurs, tous les marchepieds sont également dégivrés, de l'alcool est introduit dans les circuits pneumatiques du matériel roulant pour qu'ils ne puissent geler, les grilles de ventilation sont en partie protégées contre la neige, etc.

Mesures humaines

Enfin, les moyens sont augmentés. La nuit et le week-end, du personnel supplémentaire est prévu dans les ateliers. Des interventions de réparations sont également prévues dans les ateliers centraux. Durant l'hiver 2010-2011, cette mesure a été testée à l'AC Malines et a connu un grand succès. ■



Panneaux photovoltaïques à Deinze:

UNE INITIATIVE VERTE D'INFRABEL

Après le placement de 240 panneaux photovoltaïques sur le toit de Charleroi-Sud en 2010 (Connect n° 57), c'est au printemps dernier qu'Electrawinds a fait installer sur la toiture de la gare de Deinze plus de 200 panneaux photovoltaïques par la firme spécialisée IRS Solar. Infrabel loue le toit à Electrawinds et achète à son tour l'énergie verte qui y est générée.

Les panneaux photovoltaïques comblent 90 % des besoins d'énergie de la gare. Cette production d'énergie verte sera utilisée, entre autres, pour alimenter l'éclairage, les escalators et les ascenseurs. Pendant les périodes de grand soleil, les signaux voisins, les systèmes de détection et les passages à niveau sur la ligne 73 (Gand – La Panne) et la ligne 75

(Gand – Courtrai), dispersés sur un trajet de 40 km de voies, fonctionneront également grâce à cette énergie verte. Malheureusement, le soleil belge n'est pas toujours de la partie... Donc, si l'énergie manque pendant les jours de grisaille, l'alimentation en électricité classique reprend automatiquement la main, de sorte que la sécurité du trafic ferroviaire et le confort des voyageurs ne soient à aucun moment mis en danger.

Ce projet fera certainement encore des émules à l'avenir. Il s'inscrit dans la politique durable d'Infrabel, dont le Tunnel du Soleil à Schoten et Brasschaat et les parcs d'éoliennes prévus sont d'autres exemples marquants.

LES PRÊTS HYPOTHÉCAIRES

Réalisez vos projets de façon responsable

Rail Facilities ne cesse de grandir et de tout mettre en oeuvre pour proposer aux cheminots les meilleurs plans et des bonnes affaires.

Les propositions sont particulièrement alléchantes et utiles en ce moment. Le pôle *assurances* chez Rail Facilities est déjà bien connu, et ne cesse d'évoluer. Mais depuis le 1^{er} octobre 2011, la filiale de la SNCB-Holding propose aux cheminots des prêts hypothécaires à des taux très avantageux et surtout responsables pour les souscripteurs.

Ainsi, pour des prêts à taux fixe allant de 10 à maximum 25 ans les membres de Rail Facilities bénéficient de taux allant de 3 % à 3,70 % (en



DE RAIL FACILITIES tre rêve sponsable

fonction de la somme empruntée et de la durée du prêt). Une belle opportunité alors que les taux actuels pratiqués par les banques dépassent allégrement les 4 %.

Les clients peuvent en plus compter sur des conseils avisés, ainsi qu'un suivi de qualité et de proximité. Encore un exemple que l'aspect social est le premier souci des collaborateurs de Rail Facilities.

Et ça continue de bouger chez Rail Facilities ! En attendant, pour plus d'infos sur ces taux et encore bien plus, surfez vite vers leur site: <http://railfacilities/fr>

Deux possibilités:

En service par l'intraweb, au domicile par l'ex-traweb avec vos codes token ... et à très bientôt pour plus de nouvelles.



CHARLEROI:

le hall 'RER' bientôt opérationnel

L'AT Charleroi sera chargé de l'entretien d'une partie des AM08 (rames Desiro) qui rouleront notamment pour le RER. Le chantier du nouveau hall d'entretien est pratiquement achevé.

Les rames AM08 sont actuellement en cours d'homologation. Lorsque la SNCB pourra les réceptionner, l'entretien sera réalisé dans différents ateliers, notamment celui de Charleroi qui se prépare à cette mission. Le nouveau hall est presque prêt. On s'y occupe des dernières finitions aux passerelles, l'acquisition et le placement du mobilier dans la partie administrative du bâtiment, l'aménagement du magasin, etc. Le hall sera opérationnel en fin d'année.

Pourquoi un nouveau hall pour ces AM08 ? "La particularité de ces rames est qu'une grande partie des organes se trouvent en toiture" répond Christelle Vanderpypen, qui dirige l'AT Charleroi. "Il fallait donc disposer de lieux adaptés. C'est le cas dans ce nouvel espace équipé de passerelles bien adaptées au travail en toiture".

Le bâtiment a une longueur de 116 mètres dont 104 mètres de fosses. Il compte deux voies. Le toit du hall culmine à 11 mètres. "Vu sa longueur, le hall peut aussi accueillir d'autres engins, comme les AM quadruples. Nous devons penser à une certaine polyvalence car on ne peut dire aujourd'hui ce qui sera entretenu dans l'atelier dans 40 ou 50 ans" poursuit Christelle Vanderpypen. "Mais à court et moyen terme, le hall sera surtout dédié aux rames Desiro". A terme, une trentaine d'agents y seront affectés.

Signalons, enfin, que le bâtiment a été pensé pour respecter au mieux l'environnement. Il est ainsi très bien isolé et dispose de panneaux solaires pour la production d'eau chaude.

Les type 18

MISES PROGRESSIVEMENT EN CIRCULATION



Après d'ultimes vérifications en situation réelle sur le réseau, en particulier sur la liaison Eupen-Ostende, les locomotives type 18 de Siemens ont reçu leur homologation définitive en août. La SNCB a alors pu entamer la réception de ces nouveaux engins. Parallèlement, les anciennes type 26 et 23 sont mises progressivement hors service.

Le timing et le planning de mise en circulation est lié à la cadence de livraison des locomotives et aux formations des conducteurs. En effet, la SNCB doit en principe réceptionner 8 à 10 exemplaires par mois dont une partie doit être réservée aux formations des conducteurs.

Les nouvelles locomotives type 18 circuleront sur les relations suivantes:

- ICA Eupen – Ostende, progressivement depuis fin août,
- ICR Binche – Louvain-La-Neuve, progressivement depuis fin août,
- ICK Gand-Saint-Pierre – Genk, progressivement depuis septembre,
- ICF Quiévrain – Liège progressivement depuis octobre,
- ICI – ICN Anvers – Charleroi, en principe à partir de décembre,
- Pour les trains P 7400 et 8400, normalement depuis octobre.

c'est quoi?

Me2HR, c'est le nom du projet de modernisation des formulaires destinés à communiquer des informations à H-HR.

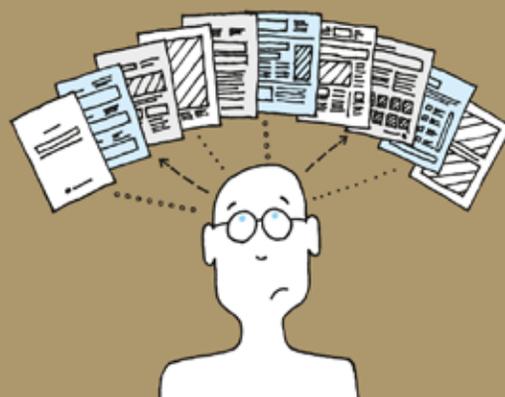
Désormais, vous retrouvez la plupart des formulaires H-HR sur l'Intraweb de H-HR, rubrique *Formulaires*: une page est à l'usage de l'agent, l'autre à l'usage du chef immédiat ou du bureau local du personnel.

De plus, certains formulaires peuvent également être complétés et envoyés directement en ligne, permettant un traitement plus rapide de vos demandes.

Le nombre de formulaires entièrement revus est encore assez limité mais petit à petit, les anciens formulaires seront remplacés par des versions modernisées.

Quelques exemples

Communiquer votre changement d'adresse, demander une interruption de carrière... Voilà des exemples de formulaires relookés. Vous trouverez ces nouveaux formulaires (ainsi que ceux à venir) sur le site Intraweb de la direction Human Resources. Venez vite les découvrir !



métier



35.054

C'EST LE NOMBRE DE VISITEURS DANS LES ATELIERS SNCB

Pendant un mois, la SNCB a ouvert chaque week-end les portes de ses ateliers. Schaerbeek et Anvers-Nord ont ouvert le feu les 24 et 25 septembre, suivis les 1^{er} et 2 octobre par les ateliers de Stockem et Merelbeke. Puis est venu le tour de Charleroi et Ostende les 8 et 9 octobre, Kinkempois et Hasselt les 15 et 16 octobre et, pour finir, Salzinnes et Malines les 22 et 23 octobre.

Ils sont 35.054 à s'être rendus dans ces 10 ateliers, pour y découvrir l'envers du décor et rencontrer le personnel. Ils ont aussi pu admirer le nouveau matériel, notamment les nouvelles locomotives Type 18 ou, dans certains ateliers, les futures Desiro, prêtées pour l'occasion par Siemens. A l'AC Malines et à l'AC Salzinnes, le public a pu s'essayer à la *conduite* d'une locomotive, grâce aux simulateurs de conduite. ■

Pour la troisième édition du B-Mobility Day, plusieurs intervenants ont exposé leur vision de la mobilité de demain.



MOBILITÉ EN RÉSEAU

B-Mobility Day: VERS UNE MOBILITÉ DIFFÉRENTE



Il n'y a pas à douter, l'avis est unanime: la mobilité de demain sera "en réseau". Autrement dit, pour nos déplacements, nous combinerons plusieurs modes de transport, choisis en fonction de nos besoins propres. Les gares joueront à cet égard le rôle capital de nœuds intermodaux. On y facilitera la correspondance entre les différents modes empruntés. Du coup, la mobilité en ville deviendra durable.

La mobilité en réseau est aussi une mobilité "partagée", l'accent étant mis sur l'usage

d'un moyen de transport plutôt que sur sa possession. Un orateur soulignait l'importance des vélos partagés, avec une mention particulière pour Blue-bike, l'initiative de SNCB Holding. Ces vélos partagés sont disponibles dans 37 gares belges. Ils permettent d'atteindre facilement la destination finale après le trajet en train, ils laissent libre de l'horaire, de l'itinéraire et évitent les problèmes de parking. Blue-bike est une alternative durable et flexible à la voiture, au bus, au tram, au métro pour la dernière partie du trajet. Le réseau mis en place devrait encore

être étendu, notamment au moyen de vélos électriques.

L'attention s'est portée aussi, pendant ce troisième opus du Forum de la Mobilité, sur la voiture électrique. Celle-ci, en complément du train, est une des solutions de mobilité très durables. Les résultats de l'essai "plug & ride" mené il y a quelques mois conduisent aujourd'hui à programmer l'équipement de 34 stations de chargement dans les grandes gares du pays. Encore un pas – important – vers une mobilité plus durable. ■

TRAIN@RAIL

GRAND SUCCÈS POUR les cours de langues intensifs

En juillet et août 2011, Train@Rail a organisé des cours intensifs dans les deux langues nationales. Ce fut une primeur qui n'en restera sûrement pas là.

20 heures par semaine, réparties sur 5 demi-jours successifs de 4 heures chacun: voilà en un mot le menu des cours d'été de néerlandais et de français à Train@Rail. En juillet et août, ce sont 70 collaborateurs du Groupe qui ont pu rafraîchir de manière intensive leur connaissance de l'autre langue nationale.

Intensif et tourné vers la pratique

"En période estivale, certains collaborateurs du Groupe peuvent se libérer plus facilement pour participer à un cours de langue d'une semaine" déclare Kristine Bosmans, chef de service Train@Rail. "C'est pourquoi des professeurs de langues expérimentés de Train@Rail ont mis au point ce cours de rafraîchissement intensif". Enrichir son vocabulaire, rafraîchir ses connaissances en grammaire et corriger des fautes très courantes: voilà les objectifs de ces cours d'été.

Mais qu'est-ce qui rend ce cours tellement différent de l'enseignement classique des langues ? D'abord et surtout, il y a l'intensité avec laquelle les leçons se suivent. Il s'agit d'une véritable immersion dans l'autre langue. De plus, les participants au cours disposent déjà d'une bonne connaissance de base de la langue et enfin, les professeurs possèdent des connaissances spécifiques du Groupe SNCB. Grâce à cette connaissance de l'entreprise ferroviaire, les exercices sont particulièrement concrets et orientés vers la pratique.

De belles perspectives d'avenir

Les collaborateurs du Holding, de la SNCB et d'Infrabel se sont rapidement inscrits à ces cours flambant neufs. Et leur feedback sur ces cours estivaux s'est révélé particulièrement positif. Le but semble atteint. Et voilà qui fait de ce cours intensif un beau complément aux cours plus classiques qui permettent aux participants d'acquérir des connaissances purement de base. "C'est pourquoi Train@Rail compte remettre le couvert l'été de 2012. Nous songeons également au congé de Pâques et pourquoi pas à d'autres périodes de vacances encore" comme s'en réjouit Kristine. ■

E-learning connaissances linguistiques sur l'intraweb

Envie de peaufiner vos connaissances (grammaire, vocabulaire et expression orale) du néerlandais ou du français ? C'est dorénavant possible sur le site web de Train@Rail grâce à l'E-learning. Vous y trouverez des fiches pratiques et vous pourrez tester les connaissances acquises via de nombreux exercices. Alors, qu'attendez-vous ? Surfez sur: SNCB-Holding > Human Resources > Train@Rail > Offre > Formations en langue > e-learning.



"J'avais peur que tout ça soit trop "scolaire", mais ce ne fut pas du tout le cas. Et ce grâce aux conversations de groupe interactives. Ce chouette concept vous donne la chance d'affiner vos connaissances d'une langue étrangère"

Annelies De Geijselaer, H-HR.141
Logistical recruitment services,
SNCB-Holding



"Pendant ces leçons, j'ai réussi à corriger un certain nombre de fautes tenaces. Ce fut possible grâce à l'immersion totale dans l'autre langue, une manière efficace de corriger durablement des fautes. J'ai vraiment acquis de solides connaissances et pour longtemps"

Sarah Dupont, I-HR -
Personnel & Organisation,
Infrabel



"Grâce à ça, j'ai pu rafraîchir fameusement mes connaissances scolaires en français. Mon nouveau vocabulaire, je l'utilise déjà dans la pratique. Ces cours de langue fortement axés sur la pratique m'ont donné confiance en moi-même. Je me sens dorénavant plus à mon aise quand je parle le français et je n'ai plus peur de faire des fautes"

Jona Van Hijfte, Sous-chef de
bureau au service clientèle,
SNCB

Intéressé(e) ? Gardez à l'œil les annonces sur l'intraweb ou surfez régulièrement sur le site web de Train@Rail: <http://academie>

RECRUTEMENT

JOB DAYS:



30 électromécanici engagés directe

Ces 6 et 27 octobre, le Groupe avait un défi: recruter en deux jours un maximum de techniciens électromécaniciens. A l'issue de ces Job Days, c'est pas moins de 30 nouveaux collaborateurs qui ont reçu une promesse d'engagement.

Le Groupe SNCB a développé un nouveau concept pour se donner toutes les chances d'engager des collaborateurs spécialement pour les métiers en pénurie. C'est ainsi qu'est né le Job Day dont le concept était «devenez en un jour notre nouveau collègue à Bruxelles». Grâce à la publicité dans des medias ciblés, à l'engagement d'associations bruxelloises actives dans le domaine de l'emploi et à l'aide d'ACTIRIS et de Bruxelles Formation, pas moins de 582 personnes se sont inscrites on line. Un grand enthousiasme

donc pour ce métier tant recherché par le Groupe: technicien électromécanicien. Parmi elles, 420 intéressés ont confirmé leur participation au Job Day du Groupe SNCB qui avait lieu le 6 octobre dernier.

Pour des raisons d'organisation et d'accueil, le Groupe a invité 200 personnes le 6 octobre, les autres à la deuxième journée, organisée le 27 octobre. Et 115 invités se sont présentés le 6 pour vivre une journée marathon. En matinée, les participants ont découvert en visite guidée l'atelier SNCB de Schaerbeek et l'atelier Infrabel de Haren. A l'issue de la visite, quelques uns



Michel Maes a décroché une promesse d'engagement.

Comment as-tu appris qu'il y avait un Job Day ?

En novembre 2010, j'avais déjà voulu postuler mais l'examen était destiné aux candidats néerlandophones. Après, c'est l'agence Startpeople qui m'a tenu informé des opportunités aux Chemins de fer et du Job Day du 6 octobre.

La visite t'a convaincu ?

Oh oui ! L'accueil était bien organisé, la présentation soignée, les ateliers sont propres, il y a on dirait, une bonne ambiance de travail... Tout cela est très motivant. En plus, je savais déjà qu'il y a des avantages à travailler aux Chemins de fer, notamment ceux liés au statut, les formations, l'évolution dans la carrière... J'étais déjà convaincu, mais la visite n'a fait que renforcer ce sentiment.

Et le job ?

J'ai une formation d'électronicien. Tout m'intéresse dans cette matière, surtout la signalisation, le dépannage des cartes électroniques...

Les tests, c'est stressant ?

Oui, toujours un peu, surtout quand on veut vraiment le job !! A 20h, j'ai su que c'était dans la poche. Je suis super content de figurer parmi les 15, et j'ai hâte de commencer. C'est le moins qu'on puisse dire !

ens ment !

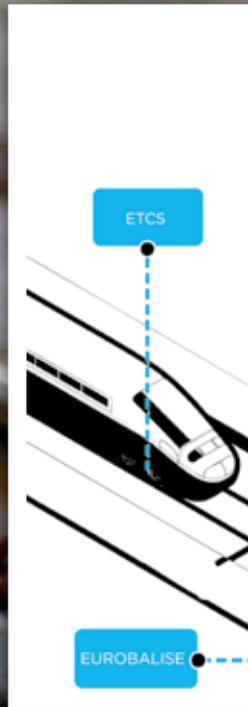
“A 20h, j'ai su que c'était dans la poche. Je suis super content de figurer parmi les 15, et j'ai hâte de commencer.”

ont préféré ne pas poursuivre la journée, mais 107 se sont présentés aux différents tests d'aptitude. Finalement, les lauréats électromécaniciens se sont présentés en soirée à la visite médicale et parmi eux 15 ont reçu une promesse d'engagement pour une entrée en fonction rapide. Le 27, sur les 194 invités, 75 ont fait le premier parcours, 70 se sont soumis à l'examen et 15 ont été retenus en fin de journée.

Trente recrutements en deux jours, c'est un succès pour les Job Days... Reste que les défis 'recrutements' sont encore très importants pour notre Groupe ! ■

Le 19 octobre, Infrabel et la SNCB ont présenté conjointement leur Masterplan ETCS à la Commission Spéciale sur la Sécurité du rail. L'objectif de ce plan ? Réaliser une amélioration permanente et progressive de la sécurité sur le réseau ferroviaire belge. L'entièreté du réseau sera équipée de l'ETCS d'ici 2022.

MASTERPLAN ETCS



Un calendrier Infrabel

La stratégie de la sécurité d'Infrabel incarne les trois axes de l'entreprise: la culture, la gestion et la technologie. Dans ce cadre, le Masterplan ETCS vise notamment une ergonomie optimale pour les conducteurs, une meilleure fiabilité de la signalisation, une interopérabilité complète et une augmentation de la capacité sur le réseau.

Qu'est-ce que l'ETCS ?

Le European Train Control System est un système de contrôle automatique du train qui utilise la signalisation de cabine: la vitesse maximale autorisée est en permanence affichée dans le poste de conduite. Grâce à l'ETCS, les trains pourront traverser l'Europe entière sur base du même système de signalisation.

A chaque instant du trajet, l'ETCS veille à la vitesse du train et peut effectuer un freinage d'urgence si le train dépasse un signal rouge ou s'il ne respecte pas la vitesse maximale autorisée.

- L'ETCS 1 utilise les mêmes balises dans la voie que la TBL1+ mais avec une autre configuration. Les balises dans la voie envoient des signaux électromagnétiques qui sont captés par la locomotive et transposés en informations.
- Dans l'ETCS 2, toutes les informations entre l'infrastructure et le poste de conduite sont transmises via le GSM-R.
- L'ETCS Limited Supervision est une solution à la carte qui permet de choisir les fonctionnalités ETCS nécessaires pour atteindre le niveau de sécurité requis sur base des données disponibles sur, par exemple, l'infrastructure ferroviaire.

Plusieurs étapes

Actuellement, Infrabel poursuit l'implémentation de l'ETCS niveau 1 dans les projets déjà lancés (Diabolo, liaison ferroviaire Liefkenshoek, etc.), au profit d'une meilleure sécurité sur le réseau. Parallèlement, Infrabel réalise le déploiement progressif de la TBL1+.

“Fin 2022, l'entièreté du réseau belge sera équipée d'une combinaison de ETCS 1, 2 et Limited Supervision”

Ainsi, d'ici 2012 tous les principaux nœuds ferroviaires seront équipés de la TBL1+. Fin 2015, la TBL1+ sera installée sur l'ensemble du réseau et fin 2022, l'entièreté du réseau belge sera équipée d'une combinaison de ETCS 1, 2 et Limited Supervision.

Fin 2025, seuls les trains équipés de l'ETCS seront autorisés à rouler sur le réseau belge. Finalement et à long terme, l'ETCS niveau 2 sera installé sur l'ensemble du réseau.

Travailler ensemble à la sécurité

Infrabel et la SNCB travaillent ensemble, en concertation étroite et permanente avec les autres opérateurs ferroviaires, à la réalisation du Masterplan ETCS qui intègre les conclusions et les recommandations de la Commission Spéciale sur la Sécurité du rail. Ce Masterplan est la solution la meilleure et la plus efficace pour améliorer en permanence la sécurité sur le réseau ferroviaire belge selon un planning rapide mais réaliste, et ce tant au niveau de l'infrastructure qu'à celui du matériel roulant. ■

TBL1+: 60,5 % du parc déjà équipé

Le 21 octobre, la SNCB avait installé la TBL1+ dans 618 engins sur un total de 1.021. Fin 2011, c'est 653 engins qui devront être équipés de la TBL1+. A ce nombre s'ajoutent 60 voitures pilotes M6. Le planning d'installation sera respecté.

Toutefois, pour tenir le planning d'installation, l'AT Ostende et le PET Courtrai installent également la TBL1+, en renfort des AC Salzinnes, Malines et Cuesmes ainsi que de l'AT Stockem.

Depuis début septembre, SNCB Technics réceptionne en principe 8 locomotives type 18 par mois, toutes équipées d'origine de la TBL1+. Les AM08 seront livrées avec la TBL1+ et l'ETCS activés. Sur les voitures pilotes I11 et les type 13, les équipements sont

pour l'instant prédisposés par l'AC Salzinnes et la TBL1+ sera activée en 2013-2014.

Gong-sifflet

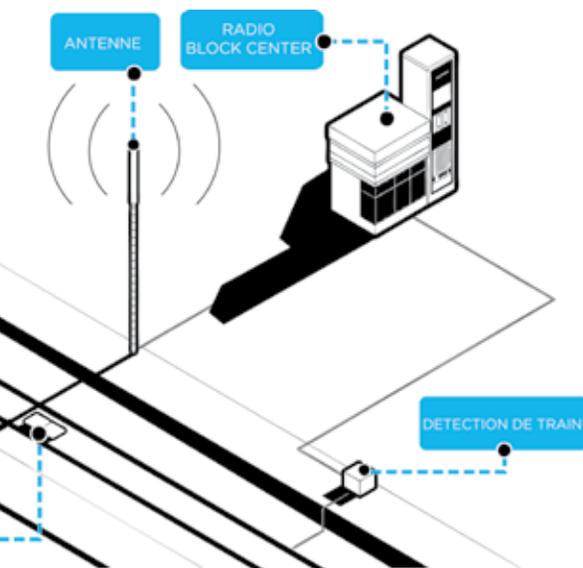
Le gong-sifflet a été amélioré à bord des type 23, après l'avoir été en 2010 à bord des AM doubles. Ce travail a été achevé fin septembre.

A l'heure actuelle, il n'y a donc plus d'engins équipés du gong-sifflet traditionnel.

Homologation

SNCB Technics a par ailleurs entamé les démarches pour l'homologation du matériel avec TBL1+ aux Pays-Bas (jusqu'à Maastricht et Roosendaal) et en France (jusqu'à Jeumont et Lille). Cette homologation devrait être obtenue durant le 1^{er} semestre 2012.

Fonctionnement de ETCS 2



+ SNCB

L'installation de l'ETCS du côté de la SNCB

De son côté, la SNCB a planifié l'installation de la TBL1+ sur tout son matériel en 2013. L'installation de l'ETCS sera progressive et, en 2023, tout le parc en sera équipé.

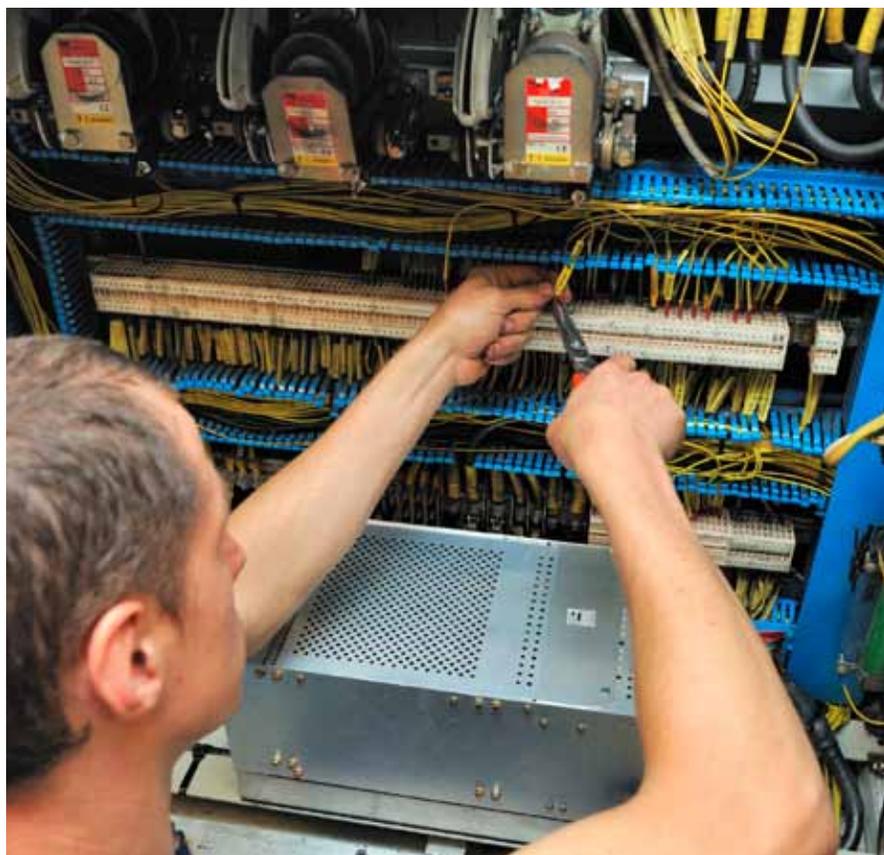
En réalité, SNCB Technics prépare déjà l'installation de l'ETCS à bord des engins de traction. Les voitures pilotes M6 disposent déjà du hardware ETCS, actuellement activé pour la TBL1+.

Le montage du hardware ETCS à bord des type 13 et des voitures pilotes I11 est en cours.

Actuellement, une I11 et 9 type 13 en sont munies, et pour fin 2012, les 21 voitures pilotes I11 le seront.

A terme, seront également équipées de l'ETCS les AM quadruples, les Breaks, les Sprinters, les AM96 et les AR41.

Le matériel où il n'est pas possible d'intégrer l'ETCS (locos types 11, 12, 21 et 27, de même que les M4 et M5, et les AM doubles) sera remplacé.



Des travaux de voie

MÉTICULEUSEMENT ORCHESTRÉS

Patrick Vandevyver, technicien travaux de voie dans la zone de Gand, est quotidiennement en charge de l'organisation des travaux de voie et de la répartition des tâches du personnel. Une fonction de sécurité qu'il exerce avec beaucoup d'entrain.



L'une des tâches essentielles de Patrick consiste à protéger les voies en plaçant des drapeaux rouges et des pétards.



Patrick s'occupe aussi des permis nécessaires pour les entrepreneurs.



Depuis 2000, Patrick est actif au sein d'Infrabel en tant que technicien travaux de voie. En tant qu'agent chargé de l'exécution des chantiers, la sécurité joue un rôle important dans son travail. Il est notamment responsable de l'organisation efficace et sûre des travaux de voie planifiés. A cet effet, il doit veiller à une répartition adéquate des tâches entre les différents collaborateurs.

Un processus de travail efficace

"Avant de démarrer les travaux de voie, je me rends sur place pour voir quelles mesures de sécurité il faut prendre et m'assurer que la sécurité du personnel et du trafic ferroviaire est garantie. La préparation est une phase importante, car, dans le domaine de la sécurité, nous ne pouvons rien laisser au hasard" nous raconte Patrick.

Afin d'assurer le bon déroulement des travaux planifiés, l'agent responsable demande

"La sécurité est la première priorité dans mon travail. Je dois toujours agir de manière minutieuse et attentive."

une mise hors service de la voie et / ou la mise hors tension de la caténaire. Si les travaux de voie le nécessitent, on fait également appel à des factionnaires afin d'avertir les collègues de l'approche d'un train. De plus, il est possible que des permis doivent être demandés pour l'entrepreneur.

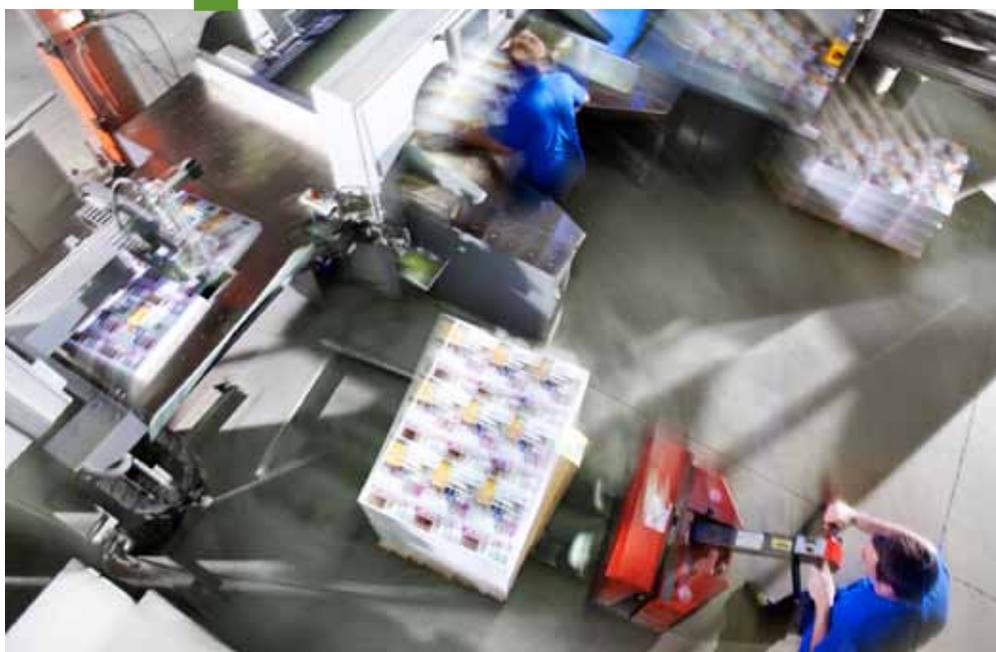
Une course contre la montre

"En cas de travaux importants, comme le démontage des voies ou la rénovation des quais, les voies sont mises hors service. Lorsque les travaux sont terminés, la voie doit pouvoir être remise en service et le trafic ferroviaire doit pouvoir reprendre normalement. Nous menons souvent une course contre la montre !"

Une fois les travaux terminés, le technicien travaux de voie contrôle une dernière fois si tout est bien achevé et rangé. Afin d'actualiser ses connaissances, il participe chaque mois aux conférences de sécurité qui l'informent des nouveautés en matière de sécurité: "Le processus de travail complet rend le travail passionnant pour moi. Il faut savoir que les travaux de voie ne sont jamais tout à fait les mêmes. Je travaille chaque jour en plein air, je découvre de nouveaux endroits et je rencontre beaucoup de gens. Que demander de plus ?" ■

MAGAZINE DU PERSONNEL

CONNECT, magazine “responsable”



La durabilité est une priorité pour le Holding SNCB et pour le Groupe en général. Connect s'inscrit dans cette politique. En particulier, la production de Connect n'émet pas de CO₂.

Beaucoup de collaborateurs du Groupe SNCB se préoccupent de durabilité et de respect de l'environnement. Déforestation, gaspillage de papier, emballage polluant... Des questions arrivent régulièrement à la rédaction de Connect quant à la *responsabilité* environnementale du magazine.

Certains collègues demandent même s'il est justifié de distribuer un magazine *papier* plutôt que le lancer exclusivement sur l'intraweb. La réponse est claire: oui, il faut l'imprimer.

Notamment parce que la moitié du personnel du Groupe seulement dispose d'un ordinateur qui donne accès à l'intraweb. Il faut une alternative pour informer l'autre moitié.

Une imprimerie zéro CO₂

Du reste, la production de Connect suit les normes les plus strictes en matière environnementale. Le Holding a conclu un accord-cadre avec une imprimerie choisie parmi 14 candidats: Albe De Coker. Cette imprimerie est censée réaliser tous les imprimés édités par les services du Holding. Elle assure donc la production de Connect. Particularité à relever: depuis le printemps 2011, cette imprimerie est CO₂-neutre. Sa vision d'avenir est donc proche de celle de notre Holding.

Le papier employé provient de forêts gérées durablement. En atteste, au bas de la page de

sommaire, le label FSC, décerné par le Forest Stewardship Council. En outre, l'imprimerie détient une certification ISO 14001 qui donne les meilleures assurances quant à la réduction et à la maîtrise des flux de déchets et de la consommation d'énergie.

Panneaux solaires et électricité verte

Le Connect que vous êtes en train de lire est imprimé au moyen d'encre végétale, en d'autres mots des encres bio. Les presses sont également respectueuses de l'environnement. Qu'elles impriment 5, 8 ou 10 couleurs en un seul passage, elles sont toutes neuves et répondent étroitement aux exigences de notre époque. En particulier, le réglage de l'impression est nettement plus rapide et consomme environ 60 % de papier de moins que par le passé. Pour des performances égales, elles consomment 30 % d'énergie en moins et il s'agit d'énergie 100 % verte. Albe De Coker a en effet investi dans le solaire: la toiture de l'imprimerie est couverte de 2.640 panneaux qui alimentent les moteurs de toutes les machines ainsi que le tout nouveau système d'airco (qui remplace un système vieux de deux ans seulement).

Emballage biodégradable

Le reproche avait été fait un certain nombre de fois de distribuer Connect et ses éventuels suppléments sous plastique. *Peu écologique* nous avait-on dit. Et bien là aussi, nous avons trouvé une alternative: le plastique utilisé depuis le début de l'été est *OK Compost Home*. Il est biodégradable et vous pouvez le verser dans le fût à compost où vous jetez aussi le marc de café, les épluchures et d'autres déchets qui deviendront une matière fertile à employer dans les pots de fleurs et dans votre potager. Le label est décerné et régulièrement vérifié par Vinçotte, un certificateur bien connu chez nous. Voilà. On peut dire avec une certaine fierté que le magazine des cheminots est on ne peut plus *responsable*. ■





I-RÉSEAU/B-MO:

une bonne coopération,

Ottignies, première gare wallonne en termes de voyageurs. Un fameux défi au quotidien pour nos collègues sous-chefs de quai et de la cabine de signalisation. Un défi qu'ils ne pourraient relever sans la bonne entente qui règne entre eux ! Connect a rencontré Philippe Vanhal et Danièle Delvaux.

Quelle est votre fonction ?

Philippe Vanhal: Je travaille au sein d'Infrabel-Réseau en tant que chef de gare adjoint, régulateur. Cela signifie que,

au sein de la cabine de signalisation d'Ottignies, je veille à la sécurité et à la ponctualité du trafic ferroviaire ainsi qu'à la qualité des informations transmises aux clients par le biais de la sonorisation. J'analyse toutes les informations qui apparaissent sur mes écrans, concernant le trafic, mais aussi les aiguillages, les passages à niveau, la caténaire,

et je peux ainsi prendre les mesures adéquates en cas de problème.

Danièle Delvaux: Je suis une des 16 sous-chefs de gare SNCB à Ottignies. Mes missions sont diverses: la surveillance des quais, l'information et la canalisation des voyageurs, l'accueil, l'information et l'aide aux PMR, le contrôle de la recomposition des trains avant le premier départ, la surveillance des installations la nuit, etc.

Dans votre travail, vous êtes amenés à vous parler très fréquemment, non ?

Philippe Vanhal: Oui ! Je communique très régulièrement des informations au sous-chef de quai, sur la progression d'un train en retard par exemple.

Danièle Delvaux: Ensemble, nous décidons alors d'assurer la correspondance ou non, et nous pouvons informer les voyageurs. En fait, nous sommes un peu les yeux et les oreilles de nos collègues en cabine. La bonne collaboration est donc importante entre nous. Tout ce que nous faisons, en fin de compte, nous le faisons pour les voyageurs, pour la ponctualité des trains.

“Finalement, que l'on travaille chez Infrabel ou à la SNCB, notre but doit être le même: assurer un service de qualité à nos voyageurs, en toute sécurité.”

Philippe Vanhal: Effectivement. En cas d'incident, ou de situation perturbée, par exemple, chaque minute compte. La bonne communication et la collaboration avec les sous-chefs de quai nous permettent de prendre de meilleures décisions, d'améliorer ainsi la ponctualité, et de mieux informer les voyageurs.

Beaucoup de situations perturbées sont résolues grâce nos initiatives communes, en dépit des difficultés de communication qui existent parfois, et ce, à tous les niveaux. Du bon sens et une bonne coopération, c'est la recette du succès ! Finalement, que l'on travaille chez Infrabel ou à la SNCB, notre but doit être le même: assurer un service de qualité à nos voyageurs, en toute sécurité.

Comment se passent vos relations au quotidien ?

Philippe Vanhal: Très bien ! Nous avons de très bonnes relations. C'est vraiment un état d'esprit. Par exemple, jusqu'il y a peu, les sous-chefs quais venaient systématiquement nous saluer à la cabine quand ils prenaient leur service. Depuis le déménagement du poste de signalisation, cela s'avère moins facile, mais c'est avec plaisir que nous discutons ensemble, par



la recette du succès !

exemple sur le quai ou dans le train qui nous amène à Ottignies. Ce n'est pas grand chose, mais mettre un visage sur une voix, apprendre à mieux se connaître, c'est précieux !

Danièle Delvaux: Quand je suis arrivée, il y a quatre ans, on m'a dit 'Les habitudes de la maison, c'est d'aller dire bonjour aux collègues d'Infrabel aussi'. Une habitude que je conserve avec plaisir... Ici l'atmosphère est particulièrement positive. D'ailleurs, je parcours 160 km pour venir travailler ici, j'habite Wellin. L'entente, c'est important, nous passons finalement plus de temps avec nos collègues qu'avec notre famille...

Tout n'est quand même pas toujours rose, j'imagine ?

Philippe Vanhal (sourire): Non, évidemment ! Nous avons parfois des différences de point de vue, comme dans les couples les plus unis, oserais-je dire, mais une bonne discussion, dans le respect de chacun, et c'est reparti !

Danièle Delvaux: Le fait que chaque entreprise ait ses propres prérogatives ne doit pas empêcher la bonne entente et le respect. C'est

mieux pour nous, et finalement c'est mieux pour nos voyageurs aussi.

Et les nouveaux ?

Philippe Vanhal: Quand un nouveau rejoint l'équipe, on le présente à nos collègues B-MO, et inversement. C'est important pour nous de lui transmettre cet état d'esprit de bonne coopération. On essaie de lui faire comprendre l'intérêt de travailler main dans la main.

Et si vous aviez un message à faire passer à vos collègues, plus globalement, au sein du groupe ?

Danièle Delvaux: Je ne peux que recommander à tous de travailler dans cet état d'esprit positif, de respect mutuel, de bonne entente. C'est tellement plus agréable de venir travailler dans une bonne ambiance. Et cela peut aussi avoir un impact direct sur la ponctualité.

Philippe Vanhal: moi, je dirais: "Retirez vos ceillères. On peut respecter les consignes et la réglementation tout en collaborant avec ses collègues des autres entités. Il faut pouvoir se montrer souple et ouvert. Finalement, nous sommes tous des cheminots, et si chacun y met du sien, on peut faire de grandes choses, ensemble !" ■

La Saint-Eloi ?

Ici, c'est ensemble qu'on la fête!

Parmi les petites initiatives qui créent des liens, fêter la Saint Eloi reste une tradition très répandue parmi les cheminots. La gare d'Ottignies n'échappe pas à la règle !

Philippe Vanhal: "Si on travaille tous ensemble, on sait aussi faire la fête ensemble ! Sous-chefs de quai, sous-chefs de gare, accompagnateurs, conducteurs, guichetiers, ouvriers... chaque année, nous nous retrouvons en dehors du travail pour partager un moment de convivialité. Et, pour nous, ça compte". Danièle Delvaux ajoute: "Nous nous invitons aussi mutuellement à l'occasion des fêtes pour les départs à la retraite... N'est-ce pas normal ?"



PONCTUALITÉ EN AUTOMNE

CONTRE

LE MANQUE D'ADHÉRENCE,

Infrabel redouble d'efforts

L'automne dernier, les voyageurs ont souffert de retards liés à la chute des feuilles. Il faut dire qu'elle était soudaine et massive et que la météo a été défavorable. Nos collaborateurs ont donc dû gérer des perturbations importantes, et ce malgré les mesures de prévention existantes. Cette année, Infrabel a mis en place des mesures complémentaires pour améliorer la ponctualité.

A chaque saison ses avantages... et ses inconvénients. Que ce soit sur la route ou sur le rail, la parure flamboyante de l'automne peut se transformer en piège lorsque les feuilles tombent. Au sein d'Infrabel, des solutions sont constamment étudiées et testées pour faire face à ce type de situation. Quelques exemples.

- En collaboration avec la SNCB, deux trains de nettoyage des rails circulent désormais pendant la période sensible (contre un l'an dernier).
- Un contrat a été conclu avec la société privée *Météo Services* (voir encadré).
- Un entretien annuel des talus permet d'éviter l'accumulation de la végétation.
- Des filets de protection ont été mis en place à certains endroits stratégiques.
- La circulation de trains de marchandises

à contre-voie contribue dans certaines circonstances au nettoyage des rails.

- Une quinzaine de tronçons de ligne sensibles ont été identifiés et font l'objet d'un nettoyage préventif systématique de fin octobre à début décembre.

Vous avez dit manque d'adhérence ?

On parle de manque d'adhérence lorsque les trains patinent. En automne, cela peut être dû aux feuilles mortes qui, écrasées et malaxées par le passage des trains, forment un mélange huileux très glissant. Ce phénomène est aggravé par l'humidité, la pollution et la graisse qui peuvent s'accumuler sur les rails. Les grosses pluies, ou le passage de trains de marchandises à contresens, aident à débarrasser les rails de ce mélange glissant.



"L'adjoint info" du Traffic Control consulte quotidiennement les informations disponibles via *Météo Services*. Il y trouve notamment pour chaque zone:

- le pourcentage quotidien de feuilles tombées par rapport à la quantité présente en début de saison
- le pourcentage de feuilles au sol / sur les arbres
- des photos satellite
- des indices de glissement (de 1 à 10):
 - 1-2: Probabilité faible
 - 3-5: Probabilité moyenne
 - 6-10: Probabilité élevée

Lorsque la probabilité est élevée (indice de glissement entre 6 et 10), *Météo Services* contacte l'adjoint info du Traffic Control par téléphone. Ce dernier avertit alors par e-mail les personnes et services concernés.

RailTime:

PARTOUT ET À TOUT MOMENT

Début novembre, Infrabel a lancé trois applications mobiles: RailTime for Android, iPhone et iPad. Grâce à ces applications, il sera encore plus facile de consulter l'information du trafic ferroviaire, où et quand vous le voulez !

La page d'accueil de RailTime permet toujours d'effectuer des recherches d'information par gare, trajet ou numéro de train et signale également les perturbations éventuelles sur le réseau. Les informations actualisées sur l'heure de départ et d'arrivée, la voie, les retards éventuels ou les perturbations restent évidemment disponibles.

De nouvelles fonctions pratiques interresseront les navetteurs. Pour les navettes quotidiennes, la date est désormais automatiquement actualisée sur votre smartphone.

Via la fonctionnalité *My push*, vous pouvez vous abonner à un trajet spécifique. Vous recevrez alors régulièrement les dernières infos concernant ce trajet. La fonctionnalité s'applique aussi aux trains internationaux, pour autant qu'ils partent de Belgique et circulent en partie sur le territoire belge. Vous pouvez

choisir vous-même le moment auquel vous souhaitez recevoir cette info, à partir d'une heure... jusqu'à cinq minutes avant votre départ. Ensuite, vous recevrez régulièrement des informations sur les changements éventuels de vos trains. Il est possible de régler la fonctionnalité pour qu'elle ne soit pas opérationnelle le week-end, lorsque vous ne prenez pas le train.

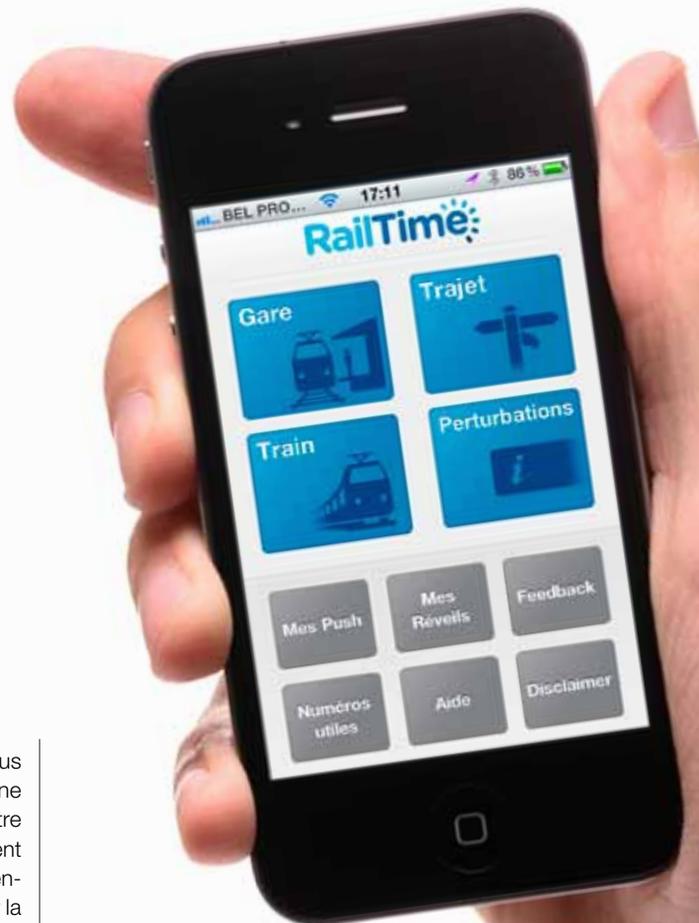
Une autre fonction pratique est *My alarms*. Il s'agit d'un réveil qui peut être activé via l'icône prévu à cet effet dans les détails du trajet. Le réveil de votre téléphone sonnera 10 minutes avant l'heure d'arrivée théorique de votre train dans la gare de destination de votre choix. De cette façon, vous n'oublierez plus jamais de descendre lorsque vous êtes arrivé à destination.

Les nouvelles applications sont équipées d'une fonction de géo localisation: comme un GPS, l'application cherche pour vous la gare la plus proche de l'endroit où vous vous trouvez.

Chaque recherche est automatiquement enregistrée parmi vos favoris. Le répertoire des favoris peut facilement être adapté et réarrangé.

Sur les appareils Android, vous pouvez installer un widget sur votre page d'accueil, pour indiquer en permanence les deux prochains départs entre deux gares sélectionnées.

A noter qu'à côté des applications smart-



“Désormais, il est encore plus simple de consulter RailTime, partout et à tout moment.”

phone, le lay-out du site web mobile général (m.railtime.be) a également été actualisé.

Cette mise à jour et les nouvelles applications, lancées début novembre 2011, sont le fruit d'une collaboration entre I-R.1 Information Management, I-CP Corporate & Public Affairs, Syntigo et Applidium, une entreprise française spécialisée en applications mobiles, qui a déjà développé avec succès un planificateur de trajet pour la région de Paris, en collaboration avec la RATP.

Les nouveautés visent avant tout la convivialité: désormais, il est encore plus simple de consulter RailTime, partout et à tout moment !!

ENVIE DE PRENDRE L'AIR ?

Rail Facilities et son partenaire Decathlon offrent ce mois-ci un joli vélo pour une petite fille, une trottinette pour les plus de 5 ans et une tente Quechua très pratique. En un mot, du plaisir au grand air pour jeunes ou moins jeunes.

A GAGNER



Comment participer

Répondez aux deux questions du bulletin réponse, complétez celui-ci et envoyez-le à :

► CONNECT
Concours Rail Facilities Outdoor
Section 26/2

avant le 31 décembre.

Important

Indiquez en bas pour quel cadeau vous participez.

- le vélo
- la trottinette
- la tente Quechua

Question 1

Qui est devenu en 2011 champion de Belgique de cyclisme sur route (contre la montre) ?

- Stijn Devolder
- Philippe Gilbert
- Tom Boonen

Question 2

Combien de fois Kim Clijsters a-t-elle été élue "Sportive belge de l'année" ?

- 3 fois
- 5 fois
- 7 fois

Numéro d'identification

.....

Nom

.....

Prénom

.....

Adresse Administrative

.....

.....

.....

E-mail

.....