

CONNECT

MAGAZINE DU PERSONNEL DU GROUPE SNCB | 08.2012 | #79

Répartiteur de traction

Contribuer à
une meilleure
ponctualité

INFRABEL
Nécessaire au Train



Culture de la sécurité:
bienvenue à I-AR.26 !

Trains: nouvelle
procédure de départ

La gare d'Ath prête
pour l'avenir

dans ce numéro



08 Punctuality Teams



10 Répartiteurs de traction et ponctualité



14 Bienvenue à I-AR.26 !



20 Master Data Management

GARE

La gare d'Ath prête pour l'avenir !

3

PONCTUALITÉ

Punctuality Teams d'Infrabel et de la SNCB

8

ECFM et Voies: contribuer à la ponctualité

9

Répartiteurs de traction, gestionnaires centraux du matériel

10

MOBILITÉ

Point sur les nouveautés Blue-bike

11

SECURITÉ

Plan d'accès: trouver son chemin dans le port d'Anvers

12

Une nouvelle procédure de départ des trains plus sûre

13

Culture de la sécurité: I-AR.26, nouvelle division à la Direction Accès au Réseau

14

NOUS

Infrabel: premier succès pour l'Innovation Box

15

Le copysshop de la SNCB-Holding, à votre service !

16

DURABILITÉ

AT Ostende: un trainwash couvert et écologique

18

CLIENT

PMR: Monte-escaliers et bornes d'assistance

19

TECHNOLOGIE

Master Data Management

20

EUROPE

Le 'recast': un intermède dans l'attente du Quatrième Paquet ferroviaire

22

CONCOURS

24

colophon

EDITÉ POUR LE GROUPE PAR SNCB-HOLDING, AVEC:

Barbara Boumans, Sara Decelle, Annelies De Keyser, Caroline De Lille, Stephanie De Schampelaere, Aline Foucart, Romina Keller, Caroline Powis, Benoît Quitin, Vanessa Vandenbruwaene, Ann Van Litsenburgh et Barbara Verwilligen

PHOTOS

Denis Moinil, John Deroo, Reporters
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



gare



TRAVAUX DE RÉNOVATION

La gare d'Ath PRÊTE POUR L'AVENIR !

Depuis cet été, la gare d'Ath fait nettement plus jeune ! Les travaux de rénovation de la partie extérieure du bâtiment sont terminés, et c'est à présent à l'intérieur du bâtiment que l'on s'active.

Avec ses 5.000 voyageurs à l'embarquement chaque jour, Ath joue un rôle important au niveau de la mobilité belge. L'architecture toute particulière du bâtiment, qui date de 1892, méritait elle aussi une rénovation de choix. C'est pourquoi la SNCB-Holding, gestionnaire des 37 gares principales du pays, a opté pour une approche mûrement réfléchie, tant pour l'extérieur que pour l'intérieur.

Plus qu'un lifting en profondeur

De nouvelles fenêtres, le nettoyage et l'imperméabilisation des façades, la rénovation du toit,

L'intérieur
de la gare va
aussi connaître
une cure
de jouvence.

la restauration des éléments en fonte et, bien évidemment, une marquise rénovée: ce sont tous les corps de métiers qui se sont retrouvés pour terminer les travaux cet été. Ceci représente un investissement de 950.000 euros. La gare s'en trouve toute rajeunie, et ce n'est que le début. La beauté n'étant pas qu'extérieure, l'intérieur va lui aussi connaître une cure de jouvence.

Une mobilité en toute sécurité

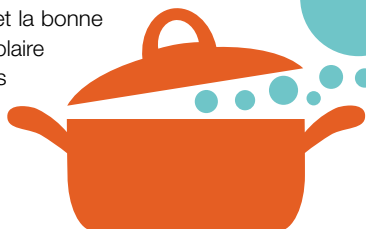
Après l'été, c'est donc l'intérieur de la gare qui sera rénové. Les guichets vont déménager vers le bâtiment de gare provisoire. Au cours des 18 mois qui suivront, les guichets, le hall de

gare et les concessions commerciales feront l'objet d'une rénovation. Outre le confort et la convivialité d'utilisation pour les clients, leur sécurité est également au centre des préoccupations. Une dizaine de caméras de surveillance seront installées dans la gare et ses abords. Cette protection électronique s'inscrit dans le cadre de l'accord de collaboration conclu entre le Corporate Security Service de la SNCB-Holding, la ville d'Ath et les services judiciaires. Grâce à cet accord de collaboration, la gare et ses abords doivent devenir plus sûrs encore. Les services de police d'Ath sont d'ailleurs installés dans le bâtiment adjacent à la gare (un ancien bâtiment des chemins de fer). ■



Les ambassadeurs aux fourneaux !

Les Salons de l'emploi, les Job Days, les visites dans les écoles... sont autant d'événements qui ne seraient pas possibles sans leur contribution active. Nous parlons bien sûr des ambassadeurs du Groupe SNCB ! Ce sont des collaborateurs de nos trois sociétés, des services HR, mais aussi d'autres départements, qui donnent de leur temps pour aider l'entreprise dans ses objectifs de recrutement. Pour les remercier de leur contribution efficace, le service Human Resources du Holding leur a concocté un teamcooking convivial à Schaerbeek le 21 juin dernier, chez Sasasa, organisateur d'ateliers créatifs et culinaires. Répartis en 5 groupes, la septantaine d'ambassadeurs ont préparé des mendiants, des cupcakes, des verrines, des sushi... qu'ils ont partagé ensuite ensemble. Un moment de détente et de complicité, dans la joie et la bonne humeur, après une année scolaire riche de plus de 200 événements 'recrutement' !



La GRI-R et la cabine de



Erratum

Une erreur s'est glissée dans l'article intitulé 'Le tunnel Schuman-Josaphat entre dans une phase importante', à la page 5 du Connect 77: l'achève-

ment des travaux du tunnel Schuman-Josaphat est prévu fin 2015 et non pas fin 2012, comme mentionné dans l'article. Toutes nos excuses.



Reprise réussie du poste de signalisation de Termonde !

Au cours du week-end des 5 et 6 mai, le vieux poste de signalisation tout-relais de Termonde, le block 9, a été repris par le nouveau poste de signalisation EBP/PLP 19 de Termonde. Les équipes d'Infrabel ont adapté 64 aiguillages et 57 signaux. Après Anvers-Nord, il s'agit de la reprise la plus importante réalisée dans le cadre de la concentration des cabines de signalisation, impliquant la transformation d'une installation tout-relais en poste PLP.

La reprise s'est déroulée six mois plus tôt que prévu. Filip Bogaert, ingénieur Signalisation dans la zone de Gand est très fier de ce résultat. Celui-ci a été rendu possible grâce à la compétence technique et aux efforts du personnel d'une part, et à l'appui soutenu des secteurs 'Surveillance générale',

'Formation professionnelle' et 'Organisation du trafic' de la GRI-R de Gand d'autre part.

Les techniciens ont consacré de nombreux week-ends et de nombreuses nuits aux travaux de câblage de plus de 1.000 commandes d'aiguillages et de signaux et à la lecture consécutive des données. La GRI-R de Gand, pour sa part, a veillé à ce que toutes les personnes concernées reçoivent la formation nécessaire et que les services prévus soient assurés.

Pour Réseau, cette concentration constitue une amélioration importante en matière de sécurité et de facilité d'utilisation. Dans le futur, les installations de Londerzeel, Zele, Lokeren, Saint-Nicolas, Temse, Puurs et Willebroek seront également desservies par le block 19.

Liège ont déménagé !

Au cours de la semaine du 24 avril, une septantaine de collaborateurs de la GRI-R de Liège ont déménagé de l'espace Guillemins vers l'espace Charlemagne. Dans la nuit du 23 au 24 juin, la cabine de signalisation de Liège-Guillemins (le block 45) s'est également installée dans ce nouveau bâtiment d'Infrabel. L'espace de travail, plus vaste, pourra accueillir de nouveaux collaborateurs selon les prochaines étapes de la concentration des cabines. L'ancienne salle de commande du block 45 gèrera les circulations d'une partie de la gare de Kinkempois en EBP-PLP, en principe à partir de janvier 2013.

Les numéros de téléphone des collaborateurs concernés n'ont pas changé, mais si vous avez prévu de leur rendre visite, prenez bonne note de leur nouvelle adresse !

GRI-R de Liège / Block 45
n°2A, rue de Namur, 4000 Liège

Vous avez envie d'en savoir plus ?

Venez découvrir la nouvelle cabine de Liège à l'occasion de la Journée Découverte Entreprises du 7 octobre prochain !

Des déplacements professionnels plus écologiques avec Railease

Railease permet de combiner la liberté qu'offre une voiture de société aux avantages du train. Grâce à cette solution pratique, les travailleurs peuvent opter en permanence pour le mode de transport qui correspond le mieux à leurs besoins du moment.

Qu'est-ce que Railease ?

Railease s'adresse aux entreprises possédant un parc de voitures de société. Chaque travailleur qui souhaite utiliser Railease reçoit une carte-mère personnalisée. De plus, l'entreprise peut acheter une série de libre-parcours pour 20, 40 ou 60 journées de voyage. Ces libre-parcours ne sont pas nominatifs et sont donc échangeables entre tous les membres du personnel qui possèdent une carte-mère. Il suffit simplement de compléter la date du voyage sur le

libre-parcours. Pendant toute la journée indiquée, l'utilisateur peut voyager sans restriction sur le réseau ferroviaire intérieur.

Quels sont les avantages pour l'entreprise ?

- Impact positif sur les dépenses:
 - diminution du nombre de kilomètres parcourus et donc des frais de carburant, de leasing...
 - récupération de la TVA (6%)
- Augmentation de la productivité des travailleurs:
 - le temps de parcours choisi est toujours le plus rapide
 - il est possible de travailler dans le train
- Administration simple

■ Ecologie:

- utilisation de modes de transport plus écologiques (train, tram, bus)
- diminution des émissions de CO2

Quels sont les avantages pour le travailleur ?

- Facilité d'utilisation
- Moins de stress lors des déplacements
- Possibilité de travailler pendant le trajet

90 entreprises utilisent Railease

Evolution du nombre d'utilisateurs

2008	2009	2010	2011
969	1515	2222	2623



LE 1^{er} DIMANCHE
D'OCTOBRE

**JOURNÉE
DECOUVERTE
ENTREPRISES**

Journée Découverte Entreprises 2012: Visitez Infrabel !



Le 7 octobre, Infrabel ouvre à nouveau ses portes à ses collaborateurs et au grand public dans le cadre de la Journée Découverte Entreprises.

Le dimanche 7 octobre, forte du succès des deux éditions précédentes, Infrabel participe pour la troisième fois à la Journée Découverte Entreprises.

Cette année, Infrabel ouvrira les portes de 17 sites des Directions Réseau et Infrastructure. Les visiteurs pourront aller à la rencontre d'Infrabel et de ses collaborateurs dans la cabine de signalisation et le CLI de Bruges, le CLI de Denderleeuw, le CLI de Jemelle, le CLI et la cabine de Mons, le CLI de Bruxelles Petite-Île, le Traffic Control, la cabine de signalisation de Bruxelles-Midi, la cabine de signalisation d'Anvers-Berchem, l'atelier de Roulers, le CLI d'Hasselt, le CLI d'Anvers-Nord, la cabine de signalisation de Liège, le CLI d'Ans et la cabine de signalisation de Gand-Saint-Pierre.

Enfin, Bascoup ouvrira également ses portes. Et pour l'atelier, cette édition de la Journée Découverte Entreprises sera très spéciale. Bascoup fête en effet ses 100 ans cette année ! Nous y reviendrons dans un prochain Connect !



Infrabel TV sur You Tube

Envie de revoir une sélection de reportages Infrabel TV à la maison ? De les faire partager à votre famille et vos amis ? Retrouvez-les sur la chaîne You Tube d'Infrabel: <http://www.youtube.com/infrabel>

Vous aimez ? Abonnez-vous à la chaîne et restez informés des nouveautés !



Pont démonté ? Pont au musée...

Dans la nuit du 12 au 13 mai dernier, Infrabel a démonté le pont métallique surplombant la Meuse à Namur sur la ligne 162B. L'une des trois travées du pont servira de décor à 'Train World', le nouveau musée des chemins de fer que la SNCB-Holding inaugurera fin 2014 à Schaerbeek. La travée a été acheminée vers la capitale par la route, dans la nuit du 25 au 26 juin dernier. Un transport 'exceptionnel' à plus d'un titre !

Envie d'en savoir plus sur ce trajet routier impressionnant ? Jetez un coup d'œil sur la vidéo dans la webnews Holding du 6 juillet.

1. Démontage du pont par Infrabel
2. Un périple en camion, hyper maîtrisé, de plus de 4 heures...
3. La travée, source d'inspiration pour François Schuiten qui assurera la scénographie de 'Train World'

Refer a friend, davantage de métiers concernés !

Chaque collaborateur du Groupe SNCB a la possibilité de proposer un ou des proches pour un métier en pénurie au sein de l'entreprise. Avec à la clé l'obtention d'une prime. C'est l'action 'Refer a friend'. Les métiers concernés sont toujours: technicien (principal) électromécanicien, technicien (principal) bâtiments et ouvrages d'art, technicien (principal) mécanicien, chef de chantier adjoint ou technicien (principal) travaux de voies et profils IT. Dorénavant s'y ajoutent 6 métiers supplémentaires: ingénieur industriel, ingénieur civil, dessinateur technique, conducteur de train, conducteur de manœuvre, conducteur opérateur Infra. Si vous connaissez une personne de votre entourage intéressée par l'un de ces métiers, n'hésitez pas à nous la recommander ! Plus que jamais, vous pouvez contribuer activement au recrutement de nouveaux collègues !

Il suffit de suivre quelques étapes pour que votre proposition puisse être prise en compte. Voyez le feuillet que vous avez reçu avec votre fiche de salaire du mois d'août ou consultez l'intranet (à droite de votre homepage personnelle).

**Amenez-nous
de nouveaux collègues...**

Vous êtes ambassadeur
du Groupe SNCB.



Groupe SNCB



Intéressé ?

Plus d'info sur l'intranet



Et encore un déménagement...

Le 27 juin dernier a encore eu lieu un transport exceptionnel... Cette fois, ce sont les maquettes 'grandeur nature' des locomotives à vapeur L'Eléphant et Le Belge, conservées au Mijpaal à l'Atelier Central de Malines, qui ont été transférées par camion surbaissé à l'Abri du Musée de La Louvière. Un déménagement impérial, puisque le complexe où elles étaient abritées à Malines va être déplacé pour faire place à une extension d'infrastructure pour le TGV.

L'Eléphant est l'une des 3 premières

locomotives à vapeur ayant circulé en Belgique. Elle a fait le trajet inaugural du 5 mai 1835. Le Belge est, quant à elle, la première locomotive à vapeur construite en Belgique, et mise en circulation dès la fin 1835. Les maquettes de ces engins ont été réalisées pour les 50 ans des Chemins de fer de l'Etat belge en 1885. Elles ont participé au grand cortège national du jubilé. Le convoi de transfert du 27 juin dernier n'était certainement pas le premier. En août 1966, la maquette de l'Eléphant avait été transportée par camion de l'Atelier Central de Malines

à la gare de Bruxelles-Nord pour y être exposée temporairement...

Vu leur grand âge, les maquettes de l'Eléphant et du Belge sont de véritables pièces d'art. Elles feront, elles aussi, partie intégrante du futur musée des chemins de fer, 'Train World'.



ponctualité



De gauche à droite: Jos Decelle, Cédric Lemarque, Jens Van Hoorde, Yves Meert, Jan Maes, Grégory Hankenne, Valérie Léonard et Joël Vandries sur le toit du bâtiment principal d'Infrabel à Bruxelles.

PUNCTUALITY TEAMS



LE PUNCTUALITY TEAM d'Infrabel et de la SNCB

Depuis le 1er juillet dernier, Jos Decelle est le Punctuality Manager d'Infrabel. Présentation de la nouvelle équipe, de ses tâches et de sa vision.

Il a failli devenir DJ Joost Proost ou producteur à la VRT... Mais, en 1975, Jos Decelle décide de faire honneur à l'histoire ferroviaire de la famille en optant résolument pour une carrière aux chemins de fer. Et quelle carrière: huissier puis sous-chef de gare, il a gravi les échelons pour devenir successivement chef de gare adjoint, chef de gare, manager de région, responsable du Traffic Control, puis de l'arbitrage ponctualité pour être aujourd'hui Punctuality Manager d'Infrabel. Il connaît le terrain comme sa poche et est bien préparé pour prendre la problématique de la ponctualité à bras le corps, fort de cette connaissance du terrain et de ses relations.

7 collaborateurs font partie de sa nouvelle équipe ponctualité. Leur objectif principal: renforcer la ponctualité en améliorant le fonctionnement d'Infrabel. Pour y parvenir, chacun dans l'équipe a son rôle propre:

■ Cédric Lemarque se charge du reporting de

la ponctualité;

- Jan Maes s'occupe des comités de suivi en matière de ponctualité et assure le reporting de ceux-ci;
- Yves Meert retravaille le plan d'action ponctualité et suit de près son exécution;
- Jens Van Hoorde, Joël Vandries et Grégory Hankenne assurent une analyse permanente de la ponctualité au moyen de spotcheck, une application informatique semblable à clickview, mais également en rencontrant des gens du terrain;
- Valérie Léonard prend en charge le travail de secrétariat.

Le plan d'action Ponctualité est un plan commun d'Infrabel et de la SNCB.

Les comités de suivi ont été revus et le plan d'action ponctualité a été actualisé (tant la partie Infrabel que les actions communes avec la SNCB) afin d'accroître leur efficacité. Dans le fonctionnement global, une structure rationnelle et la contribution des collaborateurs sur le terrain restent toujours centrales. Voilà une bonne recette pour une amélioration. ■

Etienne De Ganck



Depuis le printemps 2012, la SNCB possède une nouvelle équipe Ponctualité ('Punctuality Team'). Tous ses membres travaillent depuis peu à la SNCB, mais disposent déjà d'une grande expérience ferroviaire.

Le Punctuality Team de la SNCB a récemment migré de SNCB Technics vers SNCB Mobility. L'équipe d'origine a été intégrée dans la cellule Fleet Management de SNCB Technics afin d'y continuer le suivi du volet 'matériel' du plan d'action Ponctualité. Le nouveau Punctuality Team de la SNCB est dirigé par le Punctuality Manager (PuMa) Etienne De Ganck. Ilona Van Bockstal et Alain Dubuisson lui prêtent main forte pour mener à bien les nombreuses tâches qui lui incombent:

- Suivi, reporting et analyse (des résultats) du plan d'action commun Ponctualité;
- Intégration de nouvelles actions sur la base des analyses du trafic ferroviaire et des incidents;
- Contacts réguliers avec l'équipe Ponctualité d'Infrabel;
- Préparation et reporting des réunions relatives à la ponctualité;
- ...

Le Punctuality Team continue à collaborer très étroitement avec les 3 personnes de la cellule Fleet Management. Mais il n'y a pas que le Punctuality Team qui travaille chaque jour à l'amélioration de la ponctualité des trains. Chaque Direction au sein de la SNCB s'y emploie au quotidien. Etienne De Ganck: "Le plan d'action Ponctualité est un plan commun avec Infrabel. Nous mettons en oeuvre des actions qui vont bien au-delà de ce qui est mentionné dans le plan d'action. Une collaboration efficace, tant avec le Punctuality Team d'Infrabel qu'avec la cellule Fleet Management de SNCB Technics et les autres services de SNCB Mobility, est extrêmement importante pour améliorer la ponctualité." ■

ponctualité



ECFM ET VOIES

Jos Vanmarsenille et Wim Hendrickx sur leur lieu de travail louvaniste.

CONTRIBUER À la ponctualité

Dans les précédents numéros de Connect, nous avons à chaque fois examiné l'impact d'un métier spécifique sur la ponctualité. Cette fois, nous nous tournons vers les services Voies et ECFM. Wim Hendrickx (Sous-chef de Secteur technique Voies à Louvain) et Jos Vanmarsenille (Sous-chef de Secteur technique ECFM à Louvain) nous en disent plus.

Quel impact a votre service sur la ponctualité ?

JV: "A l'ECFM, nous nous occupons de l'alimentation électrique des bâtiments, de la signalisation, du chauffage des aiguillages, de l'éclairage, des escalators, etc. Notre impact sur la ponctualité se résume très simplement: si la haute tension tombe en panne, c'en est fini de rouler."

WH: "Nous assurons la maintenance des voies par l'entretien et les travaux de rénovation."

Comment garanzissez-vous la ponctualité ?

WH: "Nous n'attendons pas que quelque chose soit hors service avant de réparer. Au contraire, nous effectuons régulièrement des contrôles sur base d'un planning très précis et nous anticipons les réparations."

En termes d'entretien et de travaux de rénovation, nous travaillons le plus possible la nuit ou le week-end. Mais, si nous devons intervenir rapidement quelque part, nous effectuons alors le plus souvent une réparation provisoire. Ce n'est qu'ensuite, lors d'une mise hors service programmée, que nous procédons à la

réparation définitive."

JV: "A l'ECFM aussi, l'entretien est vraiment très important. D'ailleurs, par mesure de prudence, l'ensemble du système d'alimentation a été dédoublé. Cela veut dire que, si une alimentation tombe en panne, une alimentation de secours prend le relais. Cela n'empêche malheureusement pas les problèmes de survenir. Lorsque cela se produit en dehors des heures de service, il y a toujours quelqu'un du Service d'Intervention Rapide prêt à réagir."

Avez-vous une anecdote à raconter dans laquelle votre intervention a pu éviter des retards ?

WH: "Une nuit, nous étions en train de travailler sur une voie A lorsque, par hasard, nous avons constaté une fissure dans un passage à niveau sur la voie B. Nous avons immédiatement stoppé les travaux sur la voie A pour effectuer une réparation provisoire sur la voie B. Grâce à cette intervention, nous avons pu éviter que cette fissure n'occasionne des retards au trafic ferroviaire de l'heure de pointe du matin."

JV: "Le plus gros problème chez nous, ce sont les vols de câbles. Les réparations prennent beaucoup de temps et coûtent énormément d'argent. À Louvain, nous menons actuellement une série d'actions pour attraper les coupables. Nous plaçons par exemple des alarmes sur les câbles et nous nous rendons sur les lieux avec la police le plus rapidement possible. Cela ne nous a pas encore permis d'attraper l'un des coupables, mais nous parvenons tout de même à les chasser avant qu'ils n'aient fait main-basse sur tout. Fort heureusement, ils sentent bien qu'on est à leurs trousses et n'osent donc pas revenir de sitôt."

Bref: de la proactivité, un bon planning, un entretien approfondi et des équipes prêtes à intervenir jour et nuit, tels sont, pour les services ECFM et Voies, les ingrédients pour un trafic ferroviaire ponctuel. ■



RÉPARTITEURS DE TRACTION

LES GESTIONNAIRES CENTRAUX du matériel

Dans la série des métiers SNCB, nous nous penchons cette fois sur les répartiteurs de traction.

Comment peuvent-ils contribuer à une meilleure ponctualité des trains ? Nous nous sommes entretenus avec Geoffroy Dotreppe, répartiteur de traction aux services centraux de Bruxelles depuis 2005.

vices tels que le RDV, le ROR (pour d'éventuels mouvements dans la gare ou dans le faisceau de triage), la permanence des conducteurs de train (qui peut prévoir un conducteur supplémentaire), les ateliers de traction et les services de I-AR."

Organisation

Les répartiteurs travaillent en régime 3x8. Chaque répartiteur est responsable d'un ou plusieurs types de matériel. Geoffroy suit les automotrices doubles.

"En tant que répartiteur, vous devez posséder une bonne connaissance du matériel roulant et du réseau. Mais ce n'est pas tout. Vous devez aussi résister au stress et pouvoir agir proactivement. Récemment, par exemple, j'ai été appelé par un conducteur de train qui me signalait un appareil Teloc défectueux à bord de son train. J'ai immédiatement appelé le dépanneur, qui n'était pas disponible dans l'immédiat. J'ai donc dû préparer une autre automotrice afin de remplacer le véhicule défectueux. Le service aux voyageurs a ainsi pu être garanti."

"En tant que répartiteur de traction, vous devez aussi résister au stress et être proactif."

Geoffroy Dotreppe



ID Geoffroy Dotreppe

- 1999: débute sa carrière comme conducteur de manoeuvre à Schaerbeek
- 2002: devient conducteur de ligne à Bruxelles-Midi
- 2005: devient répartiteur à Bruxelles-Midi

Comme tous les répartiteurs, Geoffroy a commencé sa carrière à la SNCB en tant que conducteur de train. Il est à présent répartiteur depuis 7 ans. Mais que 'répartit-il' exactement ?

Gestion du matériel

"En fait, nous gérons toutes les locomotives, les automotrices et les voitures. Concrètement, cela signifie que nous devons faire en sorte que tous les trains puissent circuler dans la composition prévue et que le matériel soit au bon endroit le soir pour pouvoir assurer les premiers trains du matin. Nous 'répartissons' donc tout le matériel roulant sur la totalité du réseau belge, et parfois même au-delà des frontières", déclare Geoffroy. "Le répartiteur suit également le planning d'entretien du matériel de traction. L'ensemble du matériel fait l'objet d'un entretien régulier sur la base du kilométrage parcouru ou de jours calendrier. En collaboration avec l'atelier propriétaire, nous devons veiller à ce que cet entretien puisse être effectué à temps. A défaut, le matériel est mis hors service. Avec,

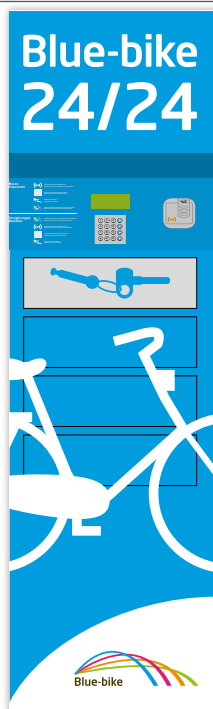
bien entendu, un impact négatif sur la ponctualité et la composition des trains."

Pour ces tâches, le répartiteur peut utiliser Atlas (Advanced Train Location and Administration System), une application informatique qui transmet en continu l'emplacement exact de l'ensemble du matériel de traction (grâce au GPS). L'état du matériel, par exemple le kilométrage parcouru, est également tenu à jour.

Assistance technique

"Pour certains types de matériel, un conducteur de train qui rencontre des problèmes techniques peut s'adresser au helpdesk (N67 de 6h à 22h). Pour tous les autres types de matériel, il doit nous contacter. Dans un premier temps, nous tentons de l'aider en lui donnant un avis technique. Si cela n'est pas suffisant, nous appelons un dépanneur qui peut intervenir dans la gare suivante. Dans le pire des cas, nous recherchons une locomotive susceptible de remorquer le matériel défectueux et de l'amener le plus rapidement possible à l'atelier. Pour pouvoir mener notre tâche à bien, nous nous concertons régulièrement avec d'autres ser-

mobilité



NOUVEAUTÉS BLUE-BIKE

BLUE-BIKE 24h/24

L'été est encore là: c'est le moment de laisser la voiture au garage et d'opter pour un deux-roues !

Petite mise à jour sur les nouveautés Blue-bike.

Location 24h/24
Les abonnés Blue-bike ont désormais la possibilité de louer un Blue-bike 24h/24, 7 jours sur 7, grâce à un système d'automates délivrant

la clé du vélo, situés à proximité des rateliers. A la suite de la phase pilote réalisée à Bruxelles-Central et Anvers-Central, à présent terminée, ce système de location 24h/24 sera étendu progressivement à l'ensemble des gares qui proposent déjà le service Blue-bike.

Gratuit pour les habitants et les visiteurs de Deinze

Depuis le 1er juin, toutes les locations d'un Blue-bike sont gratuites dans cette ville de Flandre orientale qu'est Deinze. Les automobilistes qui visitent la ville peuvent faire usage de deux grands parkings à la gare, et de là

visiter le centre ville avec un Blue-bike. Deinze stimule davantage encore le recours à cette alternative en termes de mobilité durable en offrant au personnel de la Ville un abonnement gratuit. Grâce à cela, ils peuvent rapidement et en toute efficacité effectuer le dernier segment de leur déplacement dans chaque grande gare du pays, avec un vélo partagé qui les attend au point vélos. Koen Van De Putte, de Blue-bike: "Nous espérons que cette initiative connaîtra un franc succès, car Blue-bike a une véritable plus-value à offrir pour la mobilité durable de chaque ville."

Des vélos électriques dans les quatre points vélos wallons

Blue-bike teste des vélos électriques en projet-pilote à Liège, Namur, Ottignies et Mons. Le prix est le même que pour un vélo ordinaire. Quiconque veut essayer l'E-bike reçoit la clé et la batterie du vélo, ainsi que le mode d'emploi. Blue-bike demande par e-mail l'opinion des utilisateurs et des exploitants des points vélos.

Action 'chantiers'

Epinglons encore une action Blue-bike intéressante. Jusque fin septembre, des travaux

"Blue-bike a une véritable plus-value à offrir pour la mobilité durable de chaque ville."

Koen Van De Putte



sont en cours à Bruxelles générant des difficultés de circulation routière. Blue-bike et Eneco offrent la location du Blue-bike à un euro pour quiconque loue un Blue-bike entre le 1er juillet et le 30 septembre en gare de Bruxelles-Nord, Bruxelles-Central ou Bruxelles-Luxembourg. ■

Déplacements de service en Blue-bike

Depuis juillet 2011, où la mise à disposition de Blue-bike pour les déplacements de service a été lancée aux accueils des bâtiments, la tendance générale est à la croissance d'utilisation. En neuf mois, le Blue-bike a été utilisé plus de 1.700 fois par les collaborateurs. Dans la foulée de ce succès des vélos à disposition aux accueils de nos bâtiments, les cartes pool (Blue-bike pour les collaborateurs du Holding pour leurs déplacements de service à partir d'une gare) commencent à être utilisées.



PLAN D'ACCÈS

Les corridors sont indiqués par des flèches de couleur et la hauteur des tunnels est indiquée.

Michel Verbeken et son équipe auprès du panneau donnant un aperçu des corridors et accès



TROUVER SON CHEMIN DANS LE PORT d'Anvers

Pour celui qui s'y rend pour la première fois, la gare de triage d'Anvers-Nord ressemble à un vrai labyrinthe. La GRI-R d'Anvers-Nord a donc développé un plan d'accès et une signalisation routière correspondante, dont le mot d'ordre est la sécurité.

Plusieurs sites d'Infrabel et de la SNCB sont installés sur le vaste domaine du port d'Anvers: des cabines de signalisation, un CLI, un atelier de traction, des faisceaux de triage... Pour les services de secours, les fournisseurs et les visiteurs, il n'est pas toujours simple de trouver rapidement le chemin vers le bon bâtiment ou tel faisceau. C'est pourquoi, dans le passé, les services de secours avaient insisté sur la nécessité de mettre en place une signalisation claire pour la gare de triage d'Anvers-Nord.

Un plan d'accès pour une sécurité optimale

Vu que de nombreux produits dangereux sont transportés via Anvers-Nord, il est d'une importance cruciale que les services de secours, les ambulances, la police... puissent s'orienter rapidement vers le bon endroit. S'ils se perdent dans le dédale d'Anvers-Nord, de précieuses minutes peuvent être perdues. Pour la sécurité, un plan d'accès clair était donc nécessaire !

Une signalisation claire

Michel Verbeken, Manager de la GRI-R d'Anvers-Nord: "Nous avons commencé ce travail de signalisation il y a un peu plus de trois ans. Nous avons d'abord créé un groupe de travail. Ses membres ont cartographié l'ensemble du site. Concrètement, ils ont identifié 5 points d'entrée vers les différents sites. Au départ de ces points d'entrée, des corridors ont été définis, identifiés par une couleur spécifique."

Marc Van den Broek, Chef de gare adjoint: "Nous avons déjà placé sur la voirie des panneaux indiquant les corridors. Les services de secours et les fournisseurs savent ainsi d'emblée quelle couleur ils doivent suivre. Nous avons installé des panneaux indiquant les différents sites au moyen de flèches dans

la même couleur sur l'ensemble du domaine. Enfin, nous avons également doté les sites proprement dits de panneaux clairs: les différentes cabines de signalisation, le CLI, les faisceaux...

Par ailleurs, les tunnels ont été clairement indiqués. Ceux-ci ne mesurent parfois pas plus de 2 mètres de haut et ne permettent certainement pas alors le passage d'un camion des services de secours. L'objectif le plus important était en effet d'orienter les services de secours efficacement.

Des réactions positives

Michel Verbeken: "Nous avons aussi distribué des dépliants sur cette signalisation à nos fournisseurs, aux opérateurs ferroviaires et aux visiteurs de la réserve naturelle "De Kuifeend". Ils y retrouvent les corridors, les numéros de téléphone utiles, ainsi qu'un bref rappel des règles de circulation. Entre-temps, nous avons reçu de nombreuses réactions positives de la part des services de secours, mais aussi d'autres visiteurs: chacun trouve plus facilement son chemin, rares sont les personnes qui se trompent encore ou restent bloquées. Et, en plus, par ce projet, nous contribuons à l'amélioration de la sécurité !"

"Une signalisation claire était indispensable pour la sécurité dans la gare de triage !"

Michel Verbeken



À
PARTIR
DE 2015

Une nouvelle procédure de départ des trains PLUS SÛRE



Dans la procédure de départ actuelle, l'accompagnateur de train ferme toutes les portes lorsque le train est sur le point de partir. À l'exception de celle par laquelle il embarque. Vu l'imminence du départ, l'accompagnateur de train ne peut plus autoriser l'embarquement de voyageurs, y compris par la porte qui est encore ouverte. Cette interdiction formulée par l'accompagnateur suscite souvent le mécontentement chez les voyageurs retardataires et est aussi parfois à l'origine d'agressions verbales et physiques.

Départ du train uniquement après fermeture de toutes les portes

La SNCB et Infrabel ont développé ensemble une nouvelle procédure pour le départ des trains. Plus sûre, plus efficace et plus claire pour chacun. Grâce au système qui sera mis en place, d'une part les trains ne pourront partir que lorsque toutes leurs portes seront fermées. Et d'autre part l'accompagnateur de train sera absolument certain qu'après la fermeture de la

La SNCB et Infrabel ont développé ensemble une nouvelle procédure pour le départ des trains. Plus sûre, plus efficace et plus claire pour chacun.

dernière porte, le train quittera le quai quelques secondes plus tard. Cette procédure permettra d'éviter des situations potentiellement dangereuses; toutes discussions conflictuelles entre voyageurs et accompagnateurs pourront ainsi être écartées. Le conducteur tiendra toujours compte des signaux.

Cinq étapes simples:

1. Après avoir reçu l'information d'Infrabel, l'accompagnateur donne le coup de sifflet et ferme les portes;
2. L'accompagnateur monte à bord par la dernière porte ouverte;
3. À bord du train, il ferme cette dernière porte;
4. Grâce au système de communication sans fil GSM-R, il envoie au conducteur de train le message que toutes les portes sont fermées et que le train peut donc partir;
5. Le conducteur de train démarre en toute sécurité, tenant compte de la signalisation. Dans le prochain Connect, vous pourrez en savoir plus, et en détail, sur cette nouvelle procédure de départ. ■

Fabrice Carpinelli dirige la nouvelle division
I-AR.26 'Culture de sécurité'



Une nouvelle division, I-AR.26, développera et mettra en œuvre un plan d'action pour renforcer la culture de la sécurité dans une organisation apprenante. Cette division sera gérée par Fabrice Carpinelli, accompagné dans ce défi par 4 collaborateurs.



CULTURE DE LA SÉCURITÉ

I-AR.26, LE PETIT NOUVEAU DE LA Direction Accès au Réseau !

La sécurité est et reste la première priorité d'Infrabel. Chacun est concerné par la culture de la sécurité. Celle-ci est donc un processus transversal.

Infrabel entend développer une culture de la sécurité plus forte, mettant davantage l'accent sur l'apprentissage que sur la culpabilisation. Les initiatives prises en ce domaine seront par conséquent le fruit de synergies et d'innovations, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'entreprise.

Une nouvelle division au sein d'Accès au Réseau

Avec quelques projets transversaux qui impactaient la culture d'entreprise, Fabrice Carpinelli, en tant que chef de division d'I-HR.11, assurait notamment la coordination des réflexions autour de la culture de la sécurité. Afin de pou-

voir accorder toute l'attention requise à cette thématique essentielle, et vu le lien étroit de celle-ci avec la sécurité d'exploitation, la réglementation et la sécurité au travail, Infrabel a décidé de transférer les activités liées à ces sujets des Services Généraux vers le service I-AR.2, et de confier la gestion de la nouvelle division I-AR.26 'Culture de sécurité' à Fabrice Carpinelli, dans la continuité de ce qu'il faisait précédemment. Il sera assisté dans sa mission par 4 collaborateurs: Yanick Carpentier, Benoît Hubin, Marinka D'Hont et un autre collègue à recruter, ainsi que par des personnes de contact (SPOC) au sein des Directions et des Services Généraux.

Program Management Office

La division I-AR.26 fonctionnera comme un 'Program Management Office' pour Infrabel. Elle aura pour mission première d'établir d'ici

Infrabel veut développer une culture de sécurité forte, et qui met l'accent sur l'éducation.

à l'automne un plan d'approche concret et réaliste des diverses actions à entreprendre pour ancrer la culture de la sécurité dans le quotidien d'Infrabel. Le suivi de l'avancement du programme sera assuré par un comité de pilotage composé des Safety Partners des directions d'Infrabel, Dominique Gardin (I-I), Paul Boydens (I-R), Luc D'Hoker (I-AR) et Katrien Hoebeke (I-HR, Services Généraux), et présidé par Ann Billiau, Directeur général de I-AR, avec comme co-sponsor Eddy Clement, Directeur général de I-R. ■

Des remarques ou des suggestions ?

Elles sont les bienvenues dans la mailbox fonctionnelle safetyculture@infrabel.be (53.26:FMB Safety Culture)

nous



Tous les participants au concours ont été mis à l'honneur lors de la remise des prix.

L'idée de Dimitri Lakaye: après avoir signalé la présence de personnes dans les voies, signaler aussi quand elles ne s'y trouvent plus.



ET LES GAGNANTS SONT...

PREMIER SUCCÈS POUR l'Innovation Box

La première édition de l'Innovation Box est un grand succès. Les collaborateurs d'Infrabel ont envoyé pas moins de 88 idées. Trois d'entre eux ont décroché le gros lot: une prime brute de 3.500 euros.

Dans le projet Satisf'action !, le trajet d'amélioration résultant de la grande enquête 'Mon opinion' réalisée en 2008, le personnel d'Infrabel réclamait une boîte à idées. Et qu'a-t-on constaté ? Qu'elle existait depuis des années, mais qu'elle était un peu tombée dans l'oubli. Les services RH et Stratégie d'Infrabel ont donc décidé de donner un nouveau souffle au concept.

Innovation Box

Désormais, via l'Innovation Box, le personnel d'Infrabel est appelé deux fois par an à faire part de ses idées en lien avec les priorités d'Infrabel.

Toutes les propositions sont examinées minutieusement par une équipe d'experts et peuvent rapporter une très jolie prime à leurs auteurs.

Première édition

La première édition a été lancée en janvier, autour des thèmes de la sécurité et de la ponctualité. Pas moins de 88 idées ont été introduites. 48 d'entre elles étaient pratiques et innovantes. Ces 48 idées rapportent à leurs concepteurs une prime brute de 150 €. Les idées figurant dans le TOP 3 rapportent chacune à leurs auteurs une prime brute de 3.500 euros et sont reprises dans le plan d'action ponctualité et sécurité. Les idées seront mises

88 idées ont été introduites. 48 d'entre elles étaient pratiques et innovantes.

en œuvre par les services concernés dès que le planning le permettra.

Les lauréats

Le premier gagnant est Fabrice Bastin. Il propose de créer une base de données/checklist des réparations pour les composants de signalisation. Cette application a été directement utilisée dans l'enquête à Godinne.

Marc Crobeck, le second gagnant, a pensé qu'une lanterne à 4 couleurs équipée d'ampoules LED serait bien mieux que la lampe à incandescence conventionnelle. C'est plus avantageux, cela dure plus longtemps et cela éclaire mieux, mais c'est aussi plus sûr pour nos collègues dans les voies.

Enfin, le troisième gagnant, Dimitri Lakaye, suggère qu'après le signalement de la présence de personnes dans les voies, on signale également quand ces personnes ne s'y trouvent plus. Nous pourrions ainsi améliorer la ponctualité en toute sécurité.

La liste complète des idées et les photos de la cérémonie de remise des prix sont consultables sur l'intranet: Infrabel>A propos d'Infrabel>Innovation Box.

Participez

La prochaine édition sera lancée en septembre. Cette fois, nous sommes à la recherche d'idées portant sur la sécurité, la ponctualité et/ou l'une des trois autres priorités d'Infrabel: un réseau pour tous les trains de demain, des comptes sains pour une entreprise saine, en phase avec la société.

Vous travaillez pour Infrabel et détenez une idée innovante ? Envoyez-la à partir du mois de septembre à innovationbox@infrabel.be. Comme l'a si bien dit Eddy Clément, Directeur général de la direction Réseau, dans son allocution lors de la remise des prix de l'Innovation Box: "Il n'y a qu'une idée qui vous sépare de la réussite".



Le copyshop SNCB-Holding effectue toutes sortes de travaux de copies

SERVICES

LE COPYSHOP DE LA SNCB-HOLDING, à votre service !

Le copyshop de la SNCB-Holding offre, pour les besoins internes, des services de reprographie de pointe et réalise, avec du tout nouveau matériel performant, tous travaux de copies.

Quelques chiffres

- équipe: 6 personnes
- machines: deux couleurs, deux noir et blanc, deux pour la reproduction de plans.
- machine couleurs: 71 pages par minute
- copies couleurs par mois: entre 300.000 et 500.000
- capacité machine par copiage: 25.000 exemplaires couleurs, 40.000 exemplaires noir et blanc
- plus de 50 'clients internes' réguliers

Connect a rencontré Sylvie Jacques et Rudi Demesmaeker de H-ST, responsables du copyshop. En effet, depuis la scission en 2005, il fait partie intégrante de Stations. Ses clients sont essentiellement la Holding et Infrabel avec qui il a un SLA. La SNCB dispose de son propre copyshop (voir encadré).

Le 28 mars dernier, vous avez organisé des portes-ouvertes. Pourquoi ?

Rudi et Sylvie expliquent: "En fait, nos services n'étaient pas suffisamment connus au sein du Groupe. Des services allaient dans le privé pour leurs copies, alors qu'ici, en interne, nous pouvons

"Nous pouvons effectuer quasi tous les travaux de copies."

Rudi Demesmaeker et Sylvie Jacques

offrir un service optimal." Et cela est encore plus vrai depuis janvier 2012: "Avec nos anciennes machines, nous ne pouvions pas forcément répondre à toutes les demandes. Mais depuis que nous avons acquis des machines ultra-performantes, nous pouvons diversifier nos travaux, traiter de gros volumes, de manière rapide et offrir un résultat de haute qualité. Par ailleurs, nous offrons un bon rapport qualité-prix et notre outil est plus productif que les petites machines disséminées dans les services. Depuis ces portes-ouvertes, où nous avons accueilli une centaine de collègues, nous avons étoffé notre liste de 'clients', notamment à Train@Rail ou dans les services communication."

Pour quel type de copies vous sollicite-t-on ?

"Nous pouvons effectuer quasi tous les travaux de copies: des avis, des documents de réglementation, des brochures de formation, des livrets, des carnets de sécurité, mais aussi des plans, des dépliants, des affiches, de la signalétique de base, des cartes de visite, etc. Et nous ne faisons pas que copier. Nos





services incluent aussi le pliage, l'agrafage, la reliure, le découpage etc."

Quelles tendances observez-vous ?

"Nous constatons, et c'est en soi une bonne chose pour la durabilité, que depuis qu'Intranet existe, il y a moins de copies à réaliser dans certains secteurs, comme par exemple les avis HR ou les revues de presse... Du noir et blanc, la tendance est passée à la copie couleur. Les services la réclament pour des raisons d'image, de lisibilité, d'esthétisme. D'autant plus que le prix de la couleur est quasi 4 fois moins cher qu'avant. Les prints couleur ont doublé depuis le début de l'année."

Des copies à réaliser: en pratique ?

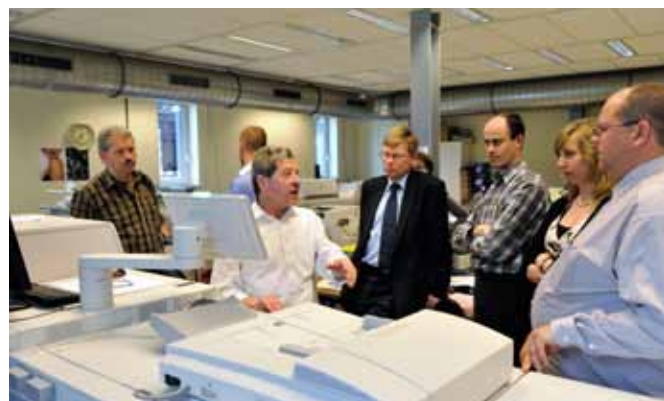
"Il faut remplir un bon de commande, disponible sur intranet. Puis, il suffit d'envoyer le document à copier à la boîte mail fonctionnelle, ou l'apporter sur un stick usb. Notre message est le suivant: nous préconisons d'avoir le document en pdf, donc 'prêt à être copié'. Il faut savoir que nous ne faisons effectivement pas de pre-press, de graphisme. En général, notre délai d'exécution est de 2 jours ouvrables." Il y a aussi des copyshops Holding dans les 4 autres Districts. ■

Coordonnées du copyshop SNCB-Holding

H-ST.313 section 95
Rue de France 85 – 1060 Bruxelles
tél: 911 54878
e-mail : copyshop@b-holding.be
intranet : SNCB-Holding > Stations > Copyshops

Coordonnées du copyshop SNCB

B-CS.034 s.13/0
Avenue de la Porte de Hal 40 – 1060 Bruxelles
tél. 911/83303
e-mail: 64.003:FMB B-CS Bprint
Vous pouvez télécharger le bon de commande sur l'intraweb de la SNCB: homepage SNCB > Central Support > 003-Service Center > Copyshop



Portes-Ouvertes au copyshop



AT OSTENDE

L'atelier de traction d'Ostende est doté d'une installation de lavage couverte. Mais ce n'est pas tout. Les eaux usées sont également récupérées, épurées et dans la mesure du possible, recyclées. Voilà donc un bel exemple d'écologie et d'efficacité.

Une installation de lavage des trains COUVERTE ET ÉCOLOGIQUE

L'AT Ostende a mis son installation de lavage des trains couverte en service en 2005. "Le gros avantage d'une installation couverte est que les trains peuvent être nettoyés quelles que soient les conditions atmosphériques", déclare Patrick Beyne, responsable PET à Ostende. "Les installations à ciel ouvert ne sont plus opérationnelles dès qu'il gèle." L'AT Forest dispose également d'une installation couverte.

Un dispositif d'épuration des eaux

L'AT Ostende va plus loin encore, sur le plan écologique cette fois. "Nous récupérons les eaux sales, nous les épurons et nous les recyclons ensuite pour nettoyer nos trains. Cela nous permet d'économiser jusqu'à 80% d'eau courante par caisse de voiture."

"Grâce à notre installation d'épuration des eaux, nous pouvons économiser jusqu'à 80% d'eau courante par caisse nettoyée."

Patrick Beyne



Pour nettoyer la caisse d'une voiture, il faut environ 800 litres d'eau. Grâce à l'épuration des eaux, la consommation réelle n'est que de 210 litres (dont environ 1/3 d'eau de pluie et 2/3 d'eau du réseau public). Les 590 litres restants sont de l'eau recyclée.

Comment se déroule le processus d'épuration?

Les eaux usées sont recueillies dans une citerne, d'où elles sont pompées vers un séparateur d'hydrocarbures. Dans les citernes suivantes, les déchets sont ensuite éliminés par floculation. Les flocons sont décantés et évacués séparément; l'eau est encore pompée par un filtre à sable et est alors prête à être réutilisée.

"Bien entendu, les eaux ne sont pas recyclables à l'infini. Nous possédons des systèmes de mesure qui vérifient combien de fois elles peuvent être réutilisées. Si leur qualité ne répond plus à certaines conditions, elles sont rejetées à l'égout."



Envie d'en savoir plus sur l'atelier de traction d'Ostende ?

Jetez un coup d'oeil sur la vidéo à découvrir sur intraweb, sur la homepage SNCB.

Comment fonctionne le 'trainwash'?

- 1** La rame passe d'abord par le stand de pulvérisation, où elle est aspergée d'eau. L'hiver, lorsque les températures sont inférieures à 5°C, on utilise de l'eau à 60°C afin d'éviter qu'elle gèle.

Pulvérisation
- 2** Le train poursuit alors sa route à 5km/h dans le couloir du trainwash. Une fois arrivé au stand de nettoyage à l'acide, le train est pulvérisé avec le produit de nettoyage.

Nettoyage à l'acide
- 3** Des brosses légèrement abrasives (garnies de grains de carbure de silicium) nettoient la caisse.

Brosses
- 4** La rame est ensuite rincée. De l'eau adoucie est utilisée pour les vitres.

Rincage
- 5** Dans le stand de soufflage, le matériel est ensuite partiellement séché.

Séchage

client



Dans 131 gares belges, SNCB Mobility propose une large gamme de services pour les voyageurs à mobilité réduite. Pour rendre ces gares encore plus accessibles, il a récemment été investi dans des monte-escaliers pour les voyageurs en fauteuil roulant. La liste des aménagements prévus ne s'arrête pas là. En voici un bref aperçu.

VOYAGEURS À MOBILITÉ RÉDUITE

MONTE-ESCALIERS ET bornes d'assistance

Les monte-escaliers

A l'heure actuelle, 114 des 209 gares belges sont accessibles aux voyageurs en fauteuil roulant moyennant une assistance. Pour encore améliorer cette accessibilité, la SNCB a fait l'acquisition de 23 monte-escaliers. Si les ascenseurs sont défectueux, en cas de travaux dans la gare ou d'autres circonstances exceptionnelles, ce dispositif permet aux voyageurs à mobilité réduite de pouvoir prendre le train sans problème.

Les bornes d'assistance

Les personnes à mobilité réduite qui voyagent en train et souhaitent être accompagnées doivent réserver cette assistance 24 heures à l'avance. Au moins 15 minutes avant le départ de leur train, elles signalent leur arrivée via la borne d'assistance. Ces bornes sont dotées de deux boutons-poussoirs placés à différentes hauteurs (pour les usagers en fauteuil roulant et les autres voyageurs moins mobiles).

Des inscriptions en braille sont également prévues à l'attention des voyageurs aveugles et malvoyants. Grâce au bouton-poussoir, ces personnes entrent en contact avec le personnel SNCB, qui vient les chercher et les accompagne jusqu'au train. Gros avantage de ce système: les voyageurs ne doivent pas patienter trop longtemps pour obtenir l'aide demandée et le personnel SNCB ne perd pas de temps à attendre les voyageurs qui ont réservé cette assistance. D'ici à la mi-2013, l'ensemble des 123 bornes sera en service.

Boucles à induction pour les malentendants

Les voyageurs malentendants ont parfois des difficultés à comprendre les explications du guichetier. C'est pourquoi SNCB Mobility prévoit à présent des dispositifs mobiles de boucles à induction aux guichets. Ces dispositifs transmettent directement les mots émis devant le microphone du guichet à l'appareil auditif du voyageur. 330 boucles à induction sont répar-

Pour rendre les gares encore plus accessibles, SNCB Mobility a investi dans des monte-escaliers, des bornes d'assistance, des boucles à induction, etc

ties entre toutes les gares dotées de guichets.

Lampes de signalisation

Les équipes B For You qui aident un voyageur moins mobile (en fauteuil roulant ou non) à embarquer ou à débarquer, installent désormais une lampe de signalisation portable à l'extérieur du train. De cette manière, elles indiquent clairement à l'accompagnateur de train qu'il ne peut pas encore donner le signal de départ. ■

Les voyageurs à mobilité réduite ont la possibilité de réserver une assistance dans 131 gares belges:

- Le personnel de gare ou les équipes mobiles d'assistance B For You peuvent être sollicités dans 114 gares, 7 jours sur 7, du premier au dernier train.
- Dans 17 autres gares, les personnes à mobilité réduite sont transportées en taxi vers une gare offrant une telle assistance.

UN MEILLEUR SERVICE

LE MASTER DATA MANAGEMENT met en musique LES NOMENCLATURES DANS SAP

SAP... Indispensable aujourd'hui au sein du Groupe !
Chez Infrabel, c'est grâce au service Master Data Management (MDM) que tous les articles nécessaires au gestionnaire de l'Infrastructure peuvent être achetés et produits, selon ses besoins. Martine Vandroogenbroeck et Adolfo Antuna nous ouvrent les portes de la nomenclature...

Exploiter au mieux SAP pour faciliter les recherches et les achats, telle est la mission première du MDM, un service indispensable au bon fonctionnement d'Infrabel. Le Master Data Management (I-I.121) existe depuis deux ans. Anciennement appelé 'bureau de codification', il a changé d'appellation suite à la diversification du service offert aux clients. Ses responsabilités se sont également accrues... Les données-maîtres étant utilisées quotidiennement par l'ensemble des collaborateurs d'Infrabel, elles se doivent d'être fiables ! "De la vis au rail, tout est mis en musique chez nous", explique Martine.

Avant l'introduction de SAP, des dizaines de livres étaient tenus à jour pour permettre

de retrouver le numéro de nomenclature de chaque produit. Un grand nettoyage a dû être opéré avant le passage vers SAP. "Notre travail est de centraliser et d'analyser toutes les informations que nous recevons et de rectifier les erreurs éventuelles en collaboration avec les experts", expliquent les deux compères. Le service s'occupe donc de valider, de compléter et de charger les demandes de création de numéros de nomenclature mais également les modifications et l'inactivation de ceux-ci.

L'analyse des données représente aussi une grande partie de leur travail !

Des nomenclatures adéquates

"Nous avons près de 80.000 articles actifs", précise Adolfo. La gestion et l'analyse des

"L'objectif est de travailler de manière homogène dans un seul environnement."

Martine Vandroogenbroeck

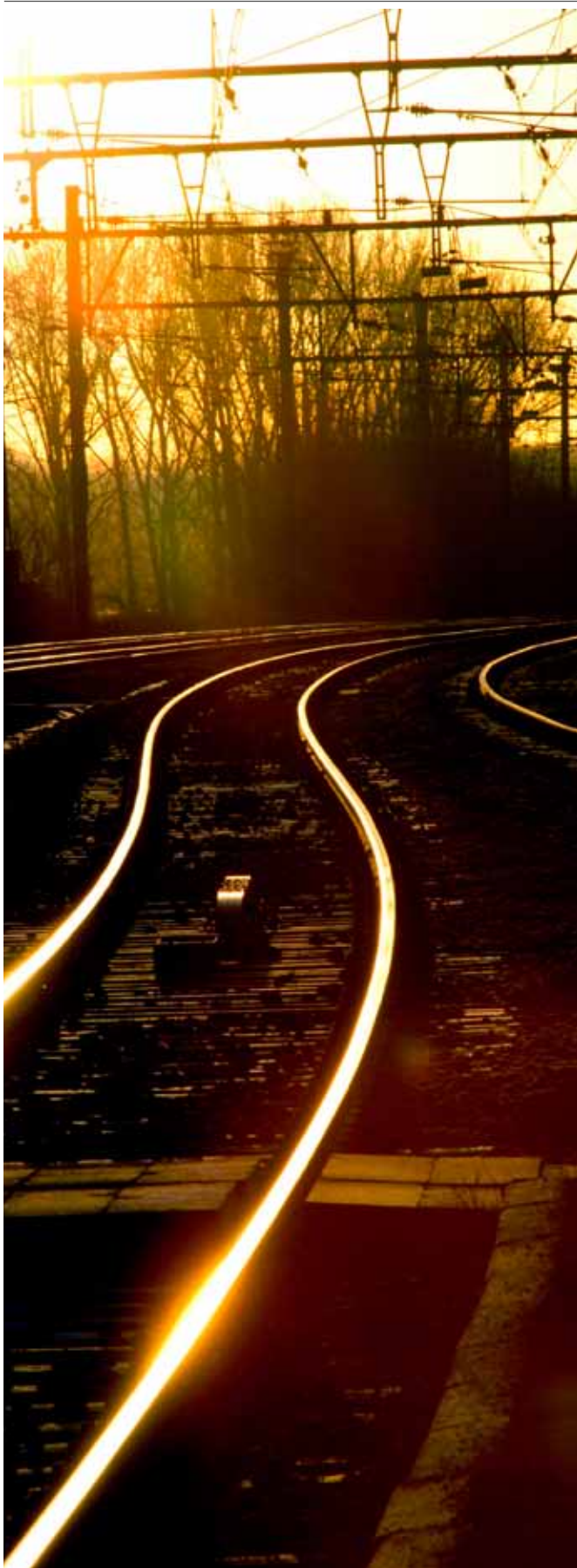
données est primordiale vu que SAP est aujourd'hui utilisé par chaque collaborateur. "Il faut donc accompagner les utilisateurs, les aider à mieux comprendre afin qu'à terme, ils puissent être plus autonomes", dit Martine. Pour cela, une collaboration avec les autres services est indispensable, et notamment avec I-P (Procurement) et I-F (Finance), sans oublier le BCC (Business Competence Center SAP) !

Depuis août 2011, ZMM01 (transaction en SAP) permet aux gestionnaires d'articles d'introduire les nouvelles demandes de nomenclature dans SAP, et, depuis avril 2012, tout utilisateur SAP peut consulter ces demandes. "L'objectif, conclut Martine, est de travailler de manière homogène dans un seul environnement."





Martine et Adolfo sont un peu les magiciens de la nomenclature.



LÉGISLATION FERROVIAIRE EUROPÉENNE

Le 'recast': UN INT DU QUATRIÈME PAQ

L'influence de l'Union Européenne sur le secteur ferroviaire a augmenté au fil des ans. L'Europe intervient aussi bien par le biais de déclarations de politique générale rassemblées dans des Livres blancs que via des mesures concrètes reprises dans des directives et règlements. La refonte ou 'recast' du premier paquet ferroviaire, dans laquelle un certain nombre de règles ont été précisées, et la législation modernisée, a été votée récemment.

En 1991, la Directive 91/440 a donné le coup d'envoi à la réalisation d'un marché ferroviaire unique européen, avec une première amorce de libéralisation pour laquelle le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire devaient désormais être scindés dans une mesure plus ou moins grande.

Vinrent encore par la suite trois paquets ferroviaires européens, en 2001, 2004 et 2007. Dans chacun de ces paquets, les modalités d'accès au marché ont été abordées plus avant, notamment via une licence pour l'entreprise ferroviaire, un certificat de sécurité pour l'entreprise ferroviaire et un agrément de sécurité pour le gestionnaire de l'infrastructure. A cet égard, il a été précisé quelles fonctions essentielles doivent être indépendantes de l'entreprise ferroviaire, à savoir l'attribution des sillons et le calcul de la redevance d'infrastructure. Afin de surveiller cet accès au marché, des 'organismes de contrôle' nationaux, qui doivent veiller à l'application pratique de la législation, ont été mis en place. Ces ins-

tances interviennent si des acteurs du marché se sentent discriminés, par exemple, lors de l'attribution d'un sillon ou en cas de discussion sur les tarifs. En Belgique, l'organisme de contrôle s'appelle le 'Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National'.

Les différents paquets ferroviaires ont débouché sur de nouvelles phases de libéralisation. Ainsi, en 2007, le transport de marchandises a été entièrement libéralisé, et ce fut le tour du transport international de voyageurs en 2010.

Pourquoi une refonte ?

La révision du premier paquet ferroviaire, le 'recast', intègre ces évolutions.

La poursuite de la libéralisation, ainsi que d'éventuelles nouvelles exigences en matière de séparation entre gestionnaire de l'infrastructure/entreprise ferroviaire et, en revanche, été explicitement renvoyées, dans le 'recast', au Quatrième Paquet ferroviaire (voir plus loin).

Les textes du 'recast' renforcent et précisent



ERMÈDE DANS L'ATTENTE DU TET FERROVIAIRE

un certain nombre de modalités d'application. Des contrats pluriannuels entre l'Etat et le gestionnaire de l'infrastructure d'une durée minimale de 5 ans deviennent obligatoires. Cela doit contribuer à garantir un financement et des investissements suffisants.

De même, les conditions d'accès à l'infrastructure doivent être fixées de manière plus transparente et plus détaillée dans les 'documents de référence du réseau' du gestionnaire de l'infrastructure. Pour rappel, le 'document de référence du réseau' décrit les caractéristiques de l'infrastructure et les conditions de son utilisation.

Le renforcement du rôle des organismes de contrôle, la valeur ajoutée du 'recast'

Les organismes de contrôle sont un élément essentiel pour pouvoir appliquer comme il se doit la législation ferroviaire européenne. L'objectif n'est pas que les textes européens règlent tout jusque dans les moindres détails - la situation dans les différents Etats membres européens étant passablement différente. Les

organismes de contrôle nationaux veillent à ce que la transparence et la non-discrimination soient garanties. Pour cela, ils doivent disposer d'un personnel suffisant et compétent, et opérer de manière indépendante vis-à-vis de tous les acteurs du secteur ferroviaire. En cas de problème, ils doivent pouvoir intervenir rapidement et fermement.

Ce qui s'avère un peu plus compliqué, c'est un certain nombre d'éléments neufs induits par le 'recast' en matière de redevance d'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure peut tenir compte, dans sa redevance d'infrastructure, de l'utilisation de wagons de marchandises peu bruyants et de matériel roulant qui a déjà été équipé de l'ETCS.

Last but not least...

Une grande partie des discussions relatives au 'recast' a porté sur l'accès aux 'services ferroviaires connexes' (tels que les gares, terminaux de marchandises, gares de triage, ateliers d'entretien, fourniture de courant pour la traction, etc.). La refonte vise un accès garanti

et équitable à ces services pour toutes les entreprises ferroviaires.

La version finale de cette législation adaptée stipule qu'aucune entité juridique distincte n'est requise pour l'exploitation de ces services (comme cela avait été tout d'abord proposé), mais que la comptabilité doit néanmoins être transparente.

Quatrième Paquet ferroviaire

Le quatrième paquet ferroviaire comportera probablement trois volets: la libéralisation du transport intérieur de voyageurs, la scission gestionnaire de l'infrastructure/entreprise ferroviaire et l'harmonisation des normes techniques sur le plan international. La Commission Européenne a également pour mission de soumettre un rapport et une analyse d'ici fin 2012, et consultera le secteur (les 'stakeholders'). Elle prévoit de publier sa proposition fin 2012. Les deux premiers volets promettent d'ores et déjà des discussions animées entre la Commission Européenne, le Conseil des ministres des Transports et le Parlement européen. ■

Le 'recast' précise un certain nombre de modalités d'application.



25 X 2 TICKETS POUR L'EXPOSITION 'Golden Sixties'

Envie de remonter le temps, le temps d'une exposition ludique ? Alors, nous vous recommandons l'exposition 'Golden Sixties' – j'avais 20 ans en 60, qui se tient actuellement dans le parking de la gare de Liège-Guillemins. Sur près de 6.000 m2, cette exposition propose de revisiter ces années mythiques que sont les années 60. Une 'décennie de toutes les révolutions', politique, culturelle, technologique, qui a marqué un tournant dans notre société... A voir absolument ! Tout comme l'ont fait le Roi Albert II et la Reine Paola qui, en inaugurant l'exposition, en ont aussi profité pour faire une visite (la première) de la gare de Liège-Guillemins. En accueillant l'exposition dans ses espaces, la gare de Calatrava continue de développer sa vocation culturelle au cœur de la ville.

L'exposition 'Golden Sixties' a lieu jusqu'au 28 avril 2013.
Toutes les infos sur www.expo-goldensixties.be



Tentez votre chance de gagner des tickets pour cette exposition en donnant la bonne réponse à la question suivante:

En quelle année le président John Fitzgerald Kennedy a-t-il été assassiné ?

- 1960 1963 1968

Envoyez le bon dûment complété au plus tard pour le 31 octobre 2012 à:

Connect
Concours Golden Sixties
H-CO.001 Section 26/2

Nom

.....

Prénom

.....

Adresse administrative

.....
.....

Numéro d'identification

.....

E-mail

.....

Bonne chance!