

CONNECT

MAGAZINE MENSUEL DU PERSONNEL DU GROUPE SNCB | 02.2013 | #84

Gros plan sur

B for You



La division 'Recruitment'
en pleine effervescence

Focus sur l'asset management
et la chaîne logistique

Les as du
tournage

dans ce numéro



11 L'électricité de la route



16 Nos régisseurs sur le terrain



18 Devenir conducteur



21 Nouveaux points d'arrêt

PONCTUALITÉ

Les templates de ponctualité 3

HR

La division 'Recruitment' en pleine effervescence 8

DURABILITÉ

L'électrification s'étend à la route 11

STRATÉGIE

Focus sur l'asset management et la chaîne logistique 12

NOUS

Vu à la TV 14

Les as du tournage 16

Comment devenir conducteur ? 18

Un visage pour le Point de contact Respect au travail 19

CLIENT

Gros plan sur B for You 20

Nouveaux points d'arrêt à Beringen et Zonhoven 21

SANTÉ

Promouvoir la santé 22

SÉCURITÉ

La sécurité dès le départ ! 23



colophon

EDITÉ POUR LE GROUPE PAR
SNCB HOLDING AVEC Barbara Boumans,
 Sara Decelle, Annelies De Keyser, Caroline
 De Lille, Aline Foucart, Claire Gilissen, Romina
 Keller, Caroline Powis, Benoît Qutin, Philippe
 Thils, Vanessa Vandenbruwaene, Ann Van
 Litsenburgh, Sophie Vergucht, Barbara
 Verwilligen et Sophie Villette

PHOTOS Leo Goossenaarts, Denis Moinil, John
 Deroo, Reporters, Kathleen Van Vaerenbergh
MISE EN PAGE
 www.jaja.be
PRODUCTION
 Albe De Coker
EDITEUR RESPONSABLE
 Erik Sclap

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

MEMBRE DE

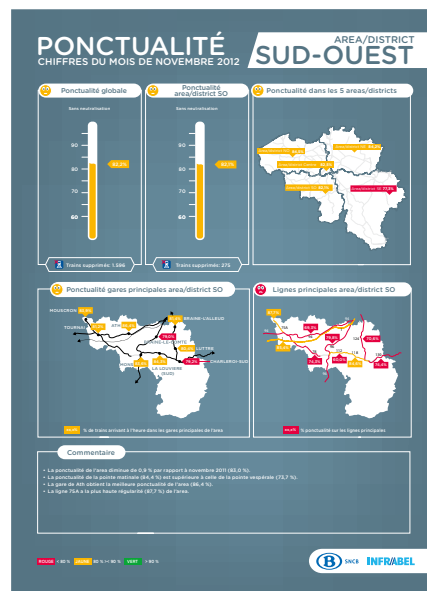
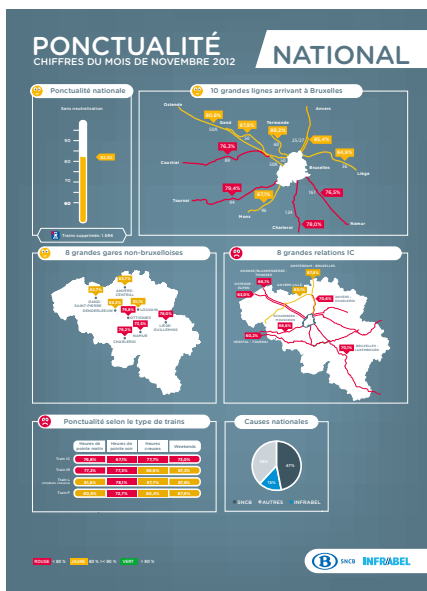
LE PAPIER DE CONNECT
 RESPECTE L'ENVIRONNEMENT

ponctualité

QUEL A ÉTÉ LE TAUX DE PONCTUALITÉ DANS VOTRE DISTRICT/AREA?

LES TEMPLATES de ponctualité

Chaque mois, les chiffres de ponctualité du trafic ferroviaire du mois écoulé sont communiqués aux médias. Mais, ces chiffres arrivent-ils aussi jusqu'à vous ? C'est désormais le cas ! Infrabel et la SNCB diffusent dès à présent un aperçu global reprenant les chiffres de ponctualité les plus utiles par district ou area. D'un seul coup d'œil, vous savez tout.



Que retrouve-t-on sur les templates ?

SUR LA CARTE NATIONALE

- Les grands axes ferroviaires qui arrivent à Bruxelles
- La ponctualité dans les plus grandes gares
- La ponctualité des plus grandes relations IC
- La ponctualité par type de lignes à des moments spécifiques de la journée
- Les causes nationales

SUR LA CARTE REGIONALE

- La ponctualité générale (nationale et régionale)
- La ponctualité dans les gares les plus importantes de la région
- La ponctualité sur les lignes les plus importantes dans ou vers la région
- Des explications complémentaires

Avec la sécurité, la ponctualité est et reste la priorité absolue de la SNCB et d'Infrabel. Tous les mois, les chiffres de ponctualité sont analysés et publiés, afin de disposer d'une idée claire de l'évolution et de déterminer d'éventuelles actions à entreprendre. Si ces chiffres sont systématiquement communiqués via l'intranet, le site web d'Infrabel et la presse, nous ne parvenons pas encore à relayer suffisamment l'information auprès du personnel. "C'est une opportunité manquée, car énormément de collaborateurs sont concernés par la problématique de la ponctualité", explique

Etienne De Ganck, le Punctuality Manager (PUMA) de la SNCB.

C'est pourquoi les PUMA et les services Corporate & Public Affairs de la SNCB et d'Infrabel ont développé cinq templates colorés (un par district/area) dans lesquels les chiffres de ponctualité pertinents sont présentés de façon claire et structurée.

L'avantage est double

Chaque template compte deux pages – une page régionale et une page nationale – qui ne montrent pas seulement la ponctualité générale, mais également celle par gare et par grande ligne. Le template traite de

Un seul coup d'œil sur la carte vous apprend quelles sont les grandes tendances

la ponctualité telle qu'elle est vécue par le voyageur. Un seul coup d'œil sur la carte vous apprend quelles sont les grandes tendances. "L'avantage est double", explique Jos Decelle, PUMA d'Infrabel : "D'une part, vous voyez comment la ponctualité est vécue par le client dans le district où vous travaillez. Et, d'autre part, vous voyez où se situent vos propres prestations dans un ensemble plus large."

Les templates seront envoyés tous les mois aux responsables en vue de leur affichage. Ils seront également publiés sur l'intranet. Chez Infrabel, ils seront aussi diffusés via Infrabel TV.

en bref



20 km de Bruxelles

ÉDITION 2013

Bonne nouvelle pour nos collègues sportifs : cette année, vous aurez de nouveau la chance de défendre les couleurs de votre entreprise lors des '20 km de Bruxelles', cette course qui prend son départ dans le parc du Cinquantenaire à Bruxelles. Le Groupe SNCB prendra en charge les droits d'inscription.

Il ne faut pas être un sportif de haut niveau pour s'inscrire ! Pour les membres du personnel qui participent pour la première fois, c'est l'occasion d'établir leur propre temps record et c'est aussi une motivation, pour s'entraîner sérieusement. Qu'on se le dise : le grand jour est le 26 mai 2013. Vous trouverez bientôt plus d'information sur la manière de s'inscrire sur l'Intraweb notamment.



Des bons points POUR LA SNCB

La SNCB a récolté un score satisfaisant pour son assistance aux personnes à mobilité réduite. C'est ce qui ressort d'une enquête indépendante effectuée par des 'mystery shoppers' qui ont analysé l'entièreté du processus d'aide. Les résultats ont été présentés le vendredi 18 janvier, lors de la seconde édition de la journée d'études 'La Mobilité pour tous' réunissant le Secrétaire d'Etat aux Personnes handicapées, Philippe Courard, le Président du Haut Conseil National des Personnes Handicapées, Jokke Rombauts, les trois entreprises du Groupe SNCB, De Lijn, la STIB et le TEC. La SNCB travaille constamment à l'amélioration de son service d'assistance aux personnes à mobilité réduite. Ce n'est pas la première fois qu'elle fait appel à ce type d'enquête, où la qualité d'un service est testée anonymement.

La SNCB a obtenu un score de 77 sur 100. Ce qui est mis en avant : la disponibilité de l'accompagnement, l'utilisation du matériel et le comportement général du personnel d'assistance. Quelques domaines doivent cependant s'améliorer, comme par exemple, la circulation de l'information de la réservation de l'aide au suivi dans le train. Des formations complémentaires sont prévues à cet effet.



Découvrez la vidéo sur l'assistance aux personnes à mobilité réduite sur l'Intraweb SNCB.





COMMUNITY DAY D'I-AR : La sécurité et la ponctualité, un duo indissociable

Le 3 décembre dernier, la direction Accès au Réseau a convié l'ensemble de ses collaborateurs à la première édition de l'I-AR Community Day. Au cours de cette matinée, les projecteurs étaient braqués sur les thèmes de la culture, de la sécurité et de la ponctualité, les deux premières priorités d'Infrabel et de la direction Accès au Réseau.

Avec plus de 200 participants, l'événement fut un succès. Fabrice Carpinelli, Chef de Division Safety Culture et Jos Decelle, Punctuality Manager, ont assuré la présentation avec énergie. Ils ont démontré que la sécurité et la ponctualité ne sont

pas des notions antagonistes, mais qu'elles vont de pair. Un quiz amusant, qui avait pour but de tester les connaissances des participants, et un lunch convivial clôturaient le tout. Tous les participants d'Accès au Réseau se sont montrés particulièrement enthousiastes quant à cette initiative de leur Directeur Général, Ann Billiau, pour qui "l'essentiel est que chacun, indépendamment de son grade ou de sa fonction, connaisse suffisamment les priorités stratégiques d'Infrabel". Les collaborateurs d'I-AR attendent déjà avec impatience un nouveau rendez-vous en 2013.

Réforme DU GROUPE SNCB

Le 11 janvier 2013, le Conseil des Ministres a approuvé la réforme des structures du Groupe SNCB proposée par le Ministre Paul Magnette et a confirmé le choix d'un modèle intégré à deux entités, avec la SA HR-RAIL, filiale conjointe de gestion du personnel. Le délai de production de Connect est tel que le dossier a peut-être été affiné entre le moment où nous rédigeons ces lignes et où vous les lisez. Les dernières informations sur la nouvelle structure se trouveront sur l'Intraweb ou dans un Connect Express.

LA SÉCURITÉ, ça nous concerne !

Tous les collaborateurs du Groupe SNCB en contact avec le public sont invités à participer à l'enquête 'Le sentiment de sécurité et les comportements inappropriés commis par des tiers' dans le courant du premier trimestre 2013. Cette enquête organisée par Corporate Security Service est entièrement ano-

nyme. L'analyse des résultats commencera en avril. Elle a pour but d'évaluer l'importance du sentiment d'insécurité au sein du Groupe. L'opinion de ceux qui travaillent sur le terrain est de prime importance. Elle permettra de développer une stratégie spécifique de sécurité pour le personnel.



Sentiment de sécurité
Comportements inappropriés





ICTRA.3 RENOUVELLE SA certification ISO 9001:2008

Le service ICTRA.3 Infrastructure & Operations a renouvelé fin 2012 sa certification ISO 9001:2008. Une belle performance quand on sait qu'ICTRA.3 a accueilli en 2011 deux nouvelles divisions : *Access as a service* et *Infra as a service*. En 2009, ICTRA.3 avait déjà obtenu la certification pour son système de gestion de la qualité, mais aujourd'hui, la recertification vaut pour l'ensemble du service, nouvelles divisions comprises. Concrètement, ICTRA.3 a obtenu la certification pour la prestation de services ICT du Groupe SNCB et à ses filiales. A cet égard, ICTRA assure la conception, la réalisation et la maintenance des infrastructures ICT, l'application de solutions ICT et l'installation et la maintenance des équipements de télécommunications.

Mais ce n'est pas tout ! ICTRA entend aussi obtenir la certification ISO 9001:2008 d'ici la fin de l'année pour le service ICTRA.1 Network device solutions.



UNE ÉTAPE CRUCIALE pour la

En 2010, Infrabel et la SNCB ont décidé d'accélérer l'implémentation de la TBL1+ afin d'améliorer en permanence le niveau de sécurité sur le réseau ferroviaire belge.

Concrètement, cela signifie que, pour fin 2012, Infrabel voulait équiper de la TBL1+ tous les nœuds ferroviaires importants, soit 89 % du réseau ferroviaire. Un objectif ambitieux, que nous avons atteint grâce aux efforts quotidiens et à l'enthousiasme de nos équipes sur le terrain.

Le 7 novembre dernier, Luc Lallemand a fait le point, dans le cadre de la Commission spéciale Sécurité du rail, sur le déploiement accéléré du système TBL1+, qui a un an d'avance sur le planning initialement prévu. Devant les membres de la Commission, positivement impressionnés par les progrès enregistrés, Luc Lallemand a rendu un hommage appuyé aux nombreux collaborateurs qui, à tous les niveaux de l'entreprise, ont travaillé dur, toute l'année durant, pour accroître la sécurité sur le réseau et sans qui rien n'aurait été possible.

Nous reviendrons plus en détail sur la TBL1+ et les défis qui nous attendent au cours de l'année dans un prochain Connect !



95,8%

LE CHIFFRE DU MOIS

Au 15 décembre 2012, la SNCB avait installé la TBL1+ sur 919 engins de traction. Ce qui représente 95,8% du parc à équiper. C'est mieux que ce qui avait été planifié dans le planning initial pour 2012, qui prévoyait l'installation de la TBL1+ sur 885 machines. La totalité des 60 voitures M6 en sont également équipées, ainsi que 13 des 16 locomotives I11.

Le nouveau matériel roulant, les locomotives type 18 et les rames Desiro sont livrés avec l'équipement TBL1+ standard à bord.

sécurité !



A quel grade POURRIEZ-VOUS ACCÉDER ?



Vous souhaitez évoluer dans votre carrière ? L'application *Grade-up* vous permet de voir facilement à quel grade vous avez accès. Elle vous permet également de savoir si vous entrez en ligne de compte pour un grade visé.

PLUS D'INFOS ? L'outil et son mode d'emploi se trouve sur l'Intraweb :
SNCB-Holding > Human Resources > Infos job > Grade-up

NOUVELLE DISTINCTION POUR le service Procurement d'Infrabel



Peggy Esseldeurs, Frédéric Tilmans et Frans Van de Veegaete reçoivent le prix décerné au service Procurement d'Infrabel

Le 13 décembre dernier, le service I-P a été une nouvelle fois récompensé pour son savoir-faire en matière de Procurement. A l'issue d'un concours organisé par l'European Institute for Purchasing Management (EIPM), le service Procurement d'Infrabel s'est vu décerner le Prix d'Excellence Peter Kraljic Award 2012.

L'EIPM est l'une des institutions de formation les plus reconnues dans le monde en matière de Procurement. Lors du concours, celle-ci a comparé 250 entreprises participantes sur base de la gestion de leurs partenariats avec leurs fournis-

seurs, la création de valeur ajoutée pour leurs clients internes, l'innovation et la créativité, l'éthique, et le développement des talents de leurs collaborateurs.

Les deux prix décernés récemment à I-P sont, pour Frédéric Tilmans, (Chief Procurement Officer d'Infrabel), le fruit d'une nouvelle organisation du travail, développée avec l'ensemble de ses 67 collaborateurs, en s'appuyant uniquement sur l'expertise interne d'I-P et des services partenaires. Félicitation une fois encore à tous ceux qui ont contribué à ce succès, en particulier à toute l'équipe d'I-P !

ANNÉE RECORD POUR LES CHIFFRES DE RECRUTEMENT

La division 'Recruitment' EN PLEINE EFFERVESCENCE



2012 fut une année record pour le Groupe SNCB : pas moins de 2.000 nouveaux collègues sont venus nous rejoindre.

Une équipe entière veille à ce que la machinerie du recrutement tourne à plein régime.

Cette histoire doit vous dire quelque chose... Hugo, technicien A2 fraîchement diplômé, est demandeur d'emploi. Lors du Salon SIEP, il discute avec Valérie du stand du Groupe SNCB. Devenir conducteur de train ? Très tentant. Le lendemain, il s'inscrit sur le site www.lescheminsdefer-engagent.be. Très rapidement, il est convié à une séance d'information sur le métier. La semaine suivante, il est invité à passer les tests d'aptitude. Quinze jours plus tard, il n'en croit pas ses yeux et relit le courrier qui lui est parvenu : il a réussi. L'entretien d'embauche, à savoir l'épreuve finale, est planifié. Si elle est concluante, après la visite médicale, il ne restera plus à Hugo qu'à prendre le train en marche...

Recruter paraît peut-être simple, mais rien n'est moins vrai : rien n'est laissé au hasard.

Même si la division 'Recruitment' reçoit plusieurs dizaines de milliers d'inscriptions par an, chaque candidat est traité de manière privilégiée

La personne recrutée ne voit, en effet, qu'une toute petite partie de l'iceberg.

Comment est organisé le recrutement du Groupe SNCB ?

La division Recruitment (H-HR.14) est composée de trois bureaux qui se répartissent les différentes tâches du processus de recrutement : 'Employer branding', 'Logistical recruitment services' (à savoir l'ancienne Commission centrale des examens) et 'Selection', soit une quarantaine de collaborateurs.

Vous le savez, le Groupe SNCB est le plus gros employeur de Belgique. Malgré la crise, il continue à recruter massivement pour remplacer les nombreux agents qui partent à la retraite. En 2012, quelques 2.000 postes ont été pourvus. Cette année, il faudra encore engager quelques 1.500 nouveaux collaborateurs. Une grande partie de ces postes



Une campagne de recrutement couronnée de succès

doivent et devront être comblés par des profils en pénurie, notamment des techniciens spécialisés ou des ingénieurs. Il faut donc se positionner comme une entreprise attractive et expliquer aux candidats potentiels comment poser leur candidature. Concrètement et entre autre choses, nous nous devons d'organiser des visites d'ateliers, de rencontrer les étudiants dans les écoles et les universités, d'être présents lors des salons d'emploi, de sponsoriser certains concours, de publier des offres dans les journaux et sur les sites Internet, de prévoir des séances d'information, de faire de la publicité... Cette mission est celle de la cellule 'Employer branding', en étroite collaboration avec le service communication de la SNCB-Holding. Ensemble, ceux-ci s'attèlent à valoriser l'image du Groupe SNCB en tant qu'employeur, avec le concours de très nombreux ambassadeurs.

Gérer l'aspect pratique

Lorsque la communication est un succès (et c'est le cas), la division 'Recruitment' reçoit une pluie de candidatures. Plus de 36.000 inscriptions ont été enregistrées en 2012. Le traitement administratif de ces dossiers est du ressort du bureau 'Logistical recruitment services' (le support logistique aux activités de recrutement). Ils organisent, planifient les épreuves de recrutement interne et externe, reçoivent les candidats et suivent leur dossier. Par ailleurs, ils gèrent également l'aspect pratique des épreuves accessibles aux temporaires (quelques 1.400 dossiers en 2012) pour leur régularisation en tant que statutaire et des épreuves de sélection/promotion (près de 4.000 candidatures par an), sans compter la gestion des demandes de stages (282 demandes pour le Groupe en 2012). ▶

Refer a Friend : une success story !

Depuis son lancement en septembre 2010, l'action Refer a Friend rencontre un franc succès ! Plus de 3.300 membres du personnel ont proposé un candidat. 833 de ces candidats ont postulé pour une profession en pénurie.

Après avoir franchi les différents stades de la procédure de sélection, 80 nouveaux collègues ont été recrutés au sein de notre Groupe, principalement des techniciens principaux (électromécaniciens, mécaniciens, travaux de voie, bâtiments et ouvrages d'art). Récemment, les premiers conducteurs de train ont également été engagés.

La liste des métiers en pénurie s'étend aujourd'hui aux ingénieurs, aux dessinateurs techniques, aux conducteurs de train, aux conducteurs de manœuvre et aux opérateurs conducteurs Infra. Bien sûr, la campagne se poursuit en 2013.



L'équipe Recruitment : tout le monde est sur le pont !

► Les membres de l'équipe 'Selection', douze psychologues et 3 psychotechnicien(ne)s, sélectionnent les candidats, font passer les examens, les questionnaires de personnalité et les tests d'aptitude (quelques 6.500 tests en 2012), calculent les résultats, développent de nouveaux outils de sélection et prennent part aux jurys de sélection qu'ils ont très souvent préalablement formés.

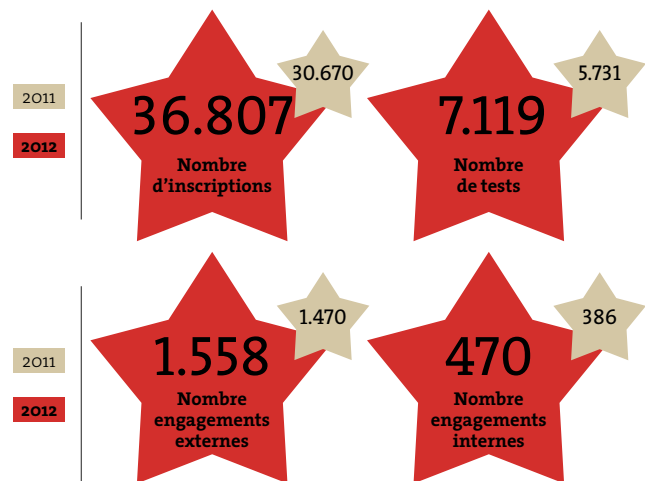
Un traitement individuel

Même si la division 'Recruitment' reçoit plusieurs dizaines de milliers d'inscriptions par an, chaque candidat est traité de manière privilégiée : une personne de contact avec qui il peut correspondre lui est attribuée. Il est,

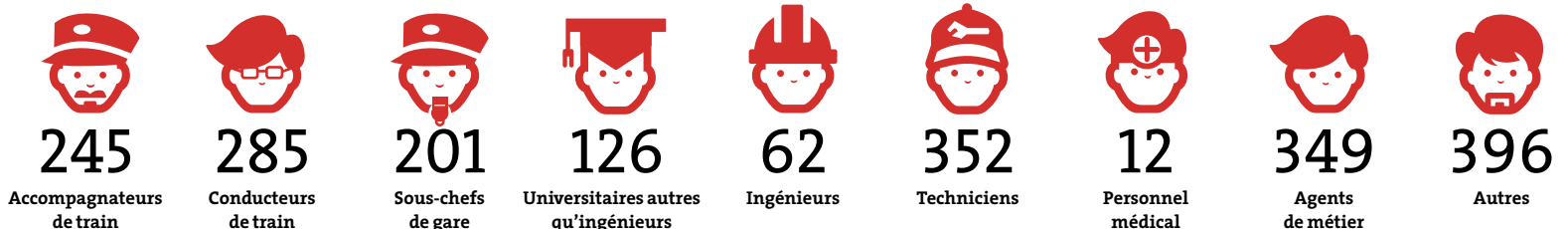
par ailleurs, systématiquement averti par écrit de la décision prise quant à sa candidature. Cette division garantit un traitement individuel et objectif à chacun ! Lorsqu'un candidat est sélectionné, son dossier est transféré vers la division 'Service Desk Career', qui organise son accueil au sein du groupe.

Nous laisserons le mot de la fin à Mireille Protin, responsable de la division 'Recruitment' : "Depuis 6 ans que je gère ce département, je suis toujours aussi positivement impressionnée par le professionnalisme et la qualité du travail fourni par mes équipes et celles du 'Service Desk Career'. C'est en effet crucial pour démarrer une carrière au sein du Groupe SNCB sur de bons rails." ■

2012, une année record



Nombre de recrutements en 2012, par type de métiers



PROJET PILOTE CHEZ INFRABEL

L'électrification S'ÉTEND À LA ROUTE



Saviez-vous que, chaque année, plus de 2 millions de litres de carburants sont consommés par les 1.500 véhicules de service d'Infrabel ? Afin de réduire cette consommation et l'impact de son activité sur l'environnement, Infrabel mène diverses actions.

Tout d'abord un projet *d'éco-conduite*, lancé en 2011, a démontré qu'il était possible de réduire la consommation de carburant jusqu'à 6 % ; une vaste campagne de formation à l'éco-conduite sera lancée en 2013 (nous aborderons ce sujet dans un prochain article).

Une seconde action concerne l'utilisation de **voitures propres électriques comme véhicules de service**. Rik Vandormael, responsable de projet au sein de I-I.4, et Alain Fayt, gestionnaire de la flotte automobile d'Infrabel (I-I.6), coordonnent un projet-pilote lancé en août 2012 au sein de la direction Infrastructure. Ils répondent à nos questions.

Quel est le but de ce projet pilote ?

Ce projet mené au sein des services techniques de la direction Infrastructure d'Infrabel vise à :

- familiariser autant que possible les conducteurs avec le véhicule électrique,
- étudier les paramètres techniques et économiques (consommation, autonomie, efficacité du chargement électrique),
- évaluer l'expérience du conducteur vis-à-vis de la conduite électrique.

Le feedback des utilisateurs permettra de décider sous quelles conditions l'utilisation de voitures électriques à plus grand échelle peut être envisagée au sein d'Infrabel à l'avenir.

Comment se passe le projet pilote actuellement ?

Nous avons actuellement 6 voitures électriques à disposition des services techniques de la direction Infrastructure (une par area et une pour les Services Centraux).

La première évaluation du projet aura lieu après un an d'utilisation, mais nous sommes déjà heureux de constater que les voitures sont très utilisées : en ce moment, elles ont déjà effectué au total plus de 10.000 km !

Ces véhicules présentent les caractéristiques suivantes :

- une boîte de vitesse automatique et une autonomie moyenne de 115 km.
- un temps de chargement moyen de 6 heures, lorsque la batterie est totalement vide (le chargement se déroule généralement de nuit).

Alain Fayt et Rik Vandormael lancent Infrabel sur la voie des voitures électriques !

Infrabel teste l'électricité sur la route comme alternative écologique et économique aux carburants classiques

- un coût d'utilisation ramené à 3,2€/100km, ce qui est 2,5 fois moins cher qu'une voiture diesel consommant 6l/100km (8,5€/100km).

Beaucoup de personnes ont eu l'occasion de tester un véhicule électrique lors d'un salon sur un circuit privé. Ici, on teste en réel, dans le cadre du travail et sur la route.

A qui peuvent s'adresser les utilisateurs ?

Les véhicules attribués aux Areas sont gérés par les Logistic Managers qui organisent une rotation des véhicules entre CLI. Pour les services Charroi Automobile (Adresse fonctionnelle : 51.91:FMB Infrabel Auto ou 911/53232). ■





// **Focus**
2012 – 2016



LEVIERS FOCUS

Focus sur l'asset management ET LA CHAÎNE LOGISTIQUE

Un bon entretien de l'infrastructure est indispensable pour offrir aux voyageurs un réseau ferroviaire sûr et ponctuel. Il faut trouver un équilibre entre capacité, disponibilité et coûts acceptables, tout en garantissant la sécurité, notre première priorité. Deux leviers spécifiques de Focus – les leviers 6 et 12 – permettent d'atteindre cet objectif.

LEVIER 6 'DÉVELOPPER UN ASSET MANAGEMENT PROFESSIONNEL'

Utilisation optimale de nos installations

"Face aux grandes exigences et aux ressources en diminution, nous devons assurer une gestion de l'infrastructure qui permette d'atteindre des prestations optimales avec les moyens disponibles", explique Stéphanie Hammer, Program Manager Asset Management & Smarter-M. "Pour ce faire, nous avons besoin d'un asset management efficace : une bonne gestion des processus d'entretien et de modernisation. Une telle gestion est déjà assurée aujourd'hui, mais nous voulons mettre en place

une approche encore plus structurée. L'asset management est l'affaire de tous : ensemble, nous contribuons à l'amélioration continue de nos processus et systèmes."

"Notre modèle traduit les objectifs stratégiques d'Infrabel au niveau des tâches opérationnelles. La méthodologie 'Plan Do Check Act' nous permet de baser nos programmes d'investissement, nos choix technologiques et nos tâches opérationnelles sur des analyses et des mesurages d'une meilleure qualité."

Base de données unique

"A cette fin, nous devons disposer de nombreuses données statistiques, tels que les incidents techniques, le cycle de vie de cer-

"Notre objectif final doit être d'offrir à nos clients internes un service optimal, en réduisant au maximum les coûts totaux sans pour autant amoindrir la qualité"



Carel Jonckheere





5 PRIORITÉS

LEVIERS

						
		La sécurité d'abord	Les trains à l'heure	Un réseau pour tous les trains de demain	Des comptes sains pour une entreprise saine	En phase avec la société
6	Développer un asset management professionnel	XX	XXX	XX	XXX	
12	Améliorer la chaîne logistique	X	X	X	XX	

tains matériaux et les propriétés techniques. L'objectif est d'aboutir à un 'Asset Information System' unique, qui deviendra la seule source d'informations pour ce qui concerne les actifs ferroviaires. Grâce à cela, il sera possible de calculer les coûts du cycle de vie pour certaines pièces, en tenant compte de coûts tels que l'investissement, l'entretien et le démantèlement."

Vers un fonctionnement optimal

"En collaboration avec les services techniques et les gens sur le terrain, nous voulons aussi analyser les possibilités d'optimisation de certains processus", poursuit Stéphanie Hammer. "Nous avons ainsi créé le Rail Infrastructure Operations Center (RIOC), chargé d'enregistrer et d'analyser l'ensemble des incidents. Notre prochaine étape consistera en un système simple qui nous informera de tous les travaux et mises hors service."

"Les nouveaux processus n'entraîneront pas une charge de travail supplémentaire pour le personnel, bien au contraire. Nous précisons les priorités grâce à des règles transparentes, pour que la responsabilité de certaines décisions ne repose plus sur les épaules d'une seule personne."

LEVIER 12 'AMÉLIORER LA CHAÎNE LOGISTIQUE'

Un stock précieux

Pour réaliser l'infrastructure et la maintenir en bon état, un montant annuel de 170 millions

d'euros est affecté aux matériaux à fournir sur le terrain, qui doivent être disponibles au bon moment. Carel Jonckheere, Program Manager Supply Chain Management, précise: "Infrabel a énormément d'articles en stock. Ceux-ci totalisent une valeur de 250 millions d'euros." L'approvisionnement de nos chantiers et équipes d'entretien est un défi énorme, car il s'agit de plus de 50.000 articles différents : des rails lourds et du ballast, des petites pièces électroniques et des produits dangereux. Ils nécessitent tous une autre méthode de transport et de stockage.

Rouille

"Par le passé, l'approvisionnement n'a pas toujours été géré de manière optimale", poursuit Carel Jonckheere. "Nous ne sommes pas toujours en mesure de fournir les matériaux à temps. Nous avons aussi des matériaux en stock qui risquent de rouiller ou de voir expirer leur délai de garantie, car demandés par personne. De plus, de nombreux moyens financiers sont bloqués et pourraient être mieux utilisés. Depuis 2011, nous analysons les possibilités d'optimisation de la chaîne logistique. Cela concerne tant l'achat et la production dans nos ateliers que le stockage et la livraison au client interne.

Processus de sensibilisation

La première étape d'une gestion professionnelle de la chaîne logistique est la sensibilisation des clients internes. Carel Jonckheere : "Les équipes qui construisent et entretiennent

"L'asset management est l'affaire de tous : ensemble, nous contribuons à l'amélioration constante de nos processus et systèmes"

Stéphanie Hammer



l'infrastructure doivent nous informer à temps de leur commande. Comme la fabrication d'aiguillages est un lourd processus, nous devons recevoir la commande 9 à 12 mois auparavant. Par ailleurs, nous voulons augmenter l'efficacité de processus, tels que la gestion des stocks et les achats, en améliorant la communication entre les différents services. Dans ce contexte, il est essentiel que chaque collaborateur soit informé sur son rôle dans le processus et sur sa contribution au service à offrir au client interne. La gestion correcte des données dans le système SAP est cruciale : quelles sont les spécifications techniques des articles, quel est le stock minimum dans un magasin, quel est le délai de livraison d'un article..."

Remise en question

"A long terme, il faut pouvoir se remettre en question. Comment professionnaliser encore nos équipes ? Avons-nous réellement besoin de chaque magasin sous sa forme actuelle ? Ne vaudrait-il pas mieux construire 5 à 10 centres hyper professionnels en les équipant de personnel formé à la logistique ? Ne serait-il pas mieux d'acheter en externe plutôt que de produire nous-mêmes les articles qui ne nécessitent pas une connaissance spécialisée du domaine ferroviaire ? Quant au stock mort – les articles qui ne sont plus demandés – ne vaudrait-il pas mieux le mettre en vente ? Notre objectif final doit être d'offrir à nos clients internes un service optimal, en réduisant au maximum les coûts totaux sans pour autant amoindrir la qualité."

DES COLLÈGUES SNCB DÉCOUVRENT LES CHEMINS DE FER ALBANAIS

Vu à la



Suzanne, Abdelnour, Walter et Roel (SNCB) sont partis en Albanie pour l'émission télévisée 'Beroepen zonder grenzen' (métiers sans frontières). Leur mission : y exercer leur métier pendant une semaine. L'émission, passionnante, a été diffusée en décembre sur la chaîne flamande Eén. Impressions des participants.



Suzanne Huisman (22), accompagnatrice de train

“C'est arrivé à l'aéroport que nous avons appris notre destination. Je me suis tout de suite demandée où se situait ce pays d'Europe de l'Est. Je ne me suis pas fait de film car, en fait, je ne savais pas du tout à quoi m'attendre. L'aéroport et l'autoroute vers Tirana étaient modernes, mais quand on a vu la gare, on est tous les quatre tombés à la renverse. Des trains sans fenêtres, des freins qui pendent, des portes défectueuses... tout était si vieux et défraîchi, ça en était presque risible. Les collègues albanais étaient de prime abord méfiants vu mon jeune âge. Mais au bout de quelques heures, la glace était brisée et on m'a autorisée à poinçonner les tickets et à donner le départ. Les collègues albanais forment une grande famille. C'est très convivial entre eux. Nos petits cafés pris ensemble étaient bien agréables et l'intégration s'est faite rapidement, en fait.

“Les Albanais voient les chemins de fer comme un reliquat du communisme”

Suzanne Huisman

Malheureusement, la plupart des Albanais n'ont pas une très bonne image de leurs chemins de fer. Ils le voient comme un reliquat du communisme. Les enfants jettent régulièrement des cailloux sur les convois. Les voyageurs réguliers, par contre, témoignent du respect pour le rail. Et ils réagissaient positivement en me voyant. J'étais toujours en compagnie d'un collègue albanais qui leur expliquait l'objet de ma présence. Et malgré la barrière de la langue, on se comprenait très vite. Durant les contrôles, je me sentais vraiment en sécurité ; il y a toujours deux agents de police à bord. Ce qui surprend aussi, c'est l'espace réservé au personnel prévu dans chaque rame. Ils y laissent leurs affaires sans surveillance et, de vol, on ne parle jamais... En fait, je me suis sentie super bien là-bas.”

Abdelnour Chennouf (31), technicien principal elm AT Anvers

“Je n'ai jamais pensé que j'irais un jour en Albanie, mais je me suis dit *waouw* ! A 2.000 km de la Belgique, j'ai découvert un autre monde. A l'abandon, voilà le terme qui qualifie le mieux les chemins de fer albanais. Il n'y a pas de moyens financiers et le rail fonctionne grâce à la bonne volonté des cheminots eux-mêmes. On allait de surprise en surprise : prendre un verre pendant les heures de service, des wagons abandonnés qui pourrissent à côté des voies, et là, je ne parle pas encore de la sécurité du matériel et de l'infrastructure. Mon collègue Roel et moi avons emmené nos gants de travail, mais

“La ‘communauté du rail’,
cela doit vraiment exister”

Walter Oerlemans



“Les Albanais sont des
gens extraordinaires”

Roel De Bie



il nous était formellement interdit de les mettre. Seul ‘le chef’ peut les porter ! Le responsable en question n’était pas très favorable à notre venue. Mais heureusement, cela se passait bien avec les collègues albanais sur le terrain. Au début, c’était un peu difficile parce qu’ils me trouvaient bien trop jeune (rires), mais après le deuxième jour, Roel et moi étions de vrais Albanais et on allait tous ensemble à la cafétaria de l’atelier. La sécurité, c’est une autre paire de manches. L’état dans lequel le matériel quitte l’atelier est tout simplement criminel. Souvent, trois des quatre freins sont complètement détachés ! Et les ateliers sont pour le moins insécurisant pour les techniciens. Un collègue s’est blessé au doigt en tapant avec un marteau. Alors, je lui ai donné discrètement mes gants (rires). Cette expérience hors du commun m’a fait plus que jamais réaliser que nous sommes vraiment bien à la SNCB.”

Walter Oerlemans (50), conducteur de train

“Ne pas savoir où nous allions, voilà justement ce qui m’a décidé à participer. Je ne savais rien de l’Albanie, mais je ne m’attendais quand même pas à quelque chose de si vieillot ! Le temps s’y est littéralement arrêté. Je travaille depuis 32 ans à la SNCB et le matériel de mes premières années était plus moderne que celui utilisé maintenant là-bas. Les chemins de fer albanais se meurent peu à peu. Les jeunes n’envisagent pas de travailler aux chemins de fer pour à peine 150 euros par mois. Un ventila-

teur dans le poste de conduite, un bac de bière – vide – comme repose-pied pour rouler, des aiguillages et passages à niveau manuels, pas de chauffage... l’entraide est de mise et il faut être créatif en permanence. Mais les Albanais sont fantastiques. La *communauté du rail*, cela doit vraiment exister, parce que ça a tout de suite bien fonctionné entre nous. J’ai été accueilli chaleureusement ; nous avons pris le verre de l’amitié. La confiance était là. Après une demi-heure, je roulais déjà avec le train. Ma locomotive avait 50 ans et il n’y a pas de signalisation : les trains y circulent de gare en gare avec une autorisation écrite ! Cela peut paraître chaotique, mais il y a en fait de la structure dans leur manière de travailler (il sourit). Au début, je leur expliquais que, chez nous, il y a systématiquement un essai de frein lors de l’accouplement/désaccouplement de la locomotive, mais cela leur était parfaitement étranger. Ce sont surtout les gens qui

“Cette
expérience
m’a fait
réaliser que
nous sommes
vraiment bien
à la SNCB”

Abdelnour
Chennouf



m’ont marqué. Ils travaillent et vivent dans des conditions difficiles mais ne se plaignent jamais.”

Roel De Bie (25), technicien principal elm AT Anvers

“Toutes les prises de vue n’ont évidemment pas été diffusées lors de l’émission. Comme le fait, par exemple, que mes collègues albanais me considéraient au début comme un petit jeune sans expérience. Le premier jour, ils ne voulaient même pas me serrer la main ou me donner des explications. Mais quand ils ont commencé à me voir à l’œuvre, leur comportement a changé. Ils voyaient bien qu’Abdel et moi étions volontaires, car nous travaillions même quand les caméras ne tournaient pas. Sur mon gsm, on a regardé des petits films de notre atelier à la SNCB et de notre matériel roulant. Ils étaient vraiment intéressés et plusieurs se disaient que ce serait chouette de venir travailler une semaine chez nous en Belgique. Je crois qu’il vaut mieux pour eux de ne pas le faire. Cela risquerait de les décourager plus que de les stimuler, tellement la différence est abyssale. L’Albanie est un pays oublié et leur avenir n’est pas vraiment rose. C’est dommage que la communication n’était pas facile. Ce n’est qu’en regardant l’émission que j’ai compris clairement ce que racontaient mes collègues albanais. C’est un peu triste, car ce sont des gens extraordinaires. Ils vous intègrent dans leur groupe et font tout pour vous aider avec leurs moyens dérisoires. Vous pouvez me croire, nos adieux étaient déchirants.” ■



nous

LES AS DU

Sollicités pour des prises de vue sur le domaine SNCB, Nathalie et Luc sont nos régisseurs sur le terrain. De l'autorisation au jour J, ils mettent tout en œuvre pour que le tournage se déroule comme convenu.

En 2012, Nathalie Rouffet et Luc Bessendorffer, B-CF.321, ont reçu plus de 150 demandes d'autorisation pour des prises de vue à bord de trains ou dans des gares SNCB. Pour des films, des courts métrages, des séries télévisées, des documentaires, des films d'entreprise, des clips commerciaux, des travaux de fin d'études, des photos de mariage...

Nathalie et Luc autorisent les tournages sous réserve de faisabilité technique, de la préservation de la sécurité et si les prises de vue ne sont pas nuisibles à l'image de l'entreprise. Nathalie explique : "Nous devons rester



Luc et Nathalie, les as du tournage

TOURNAGE DE LA SÉRIE 'A TORT OU À RAISON'



A Schaerbeek, lors du tournage de la série franco-belge 'A tort ou à raison', Nathalie a eu la chance de rencontrer (de gauche à droite sur la photo) Marianne Basler, Bernard Yerles, Alexandra Vandernoot et Olivier Minne. Nathalie : "Ce tournage était assez volumineux, nous avons travaillé avec nos collègues d'Infrabel et du Holding. La production était ravie d'avoir un train affrété rien que pour eux. Et c'était convivial, la production nous a invités à leur repas de midi..."



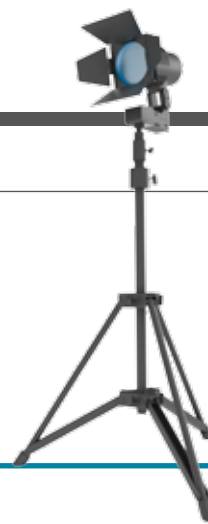
Combien ça coûte ?

Si le tournage valorise l'image de la SNCB, il n'y a pas de frais. Pour les autres demandes, Nathalie et Luc comptent au minimum des frais administratifs, parfois des frais d'accompagnement, voire des frais plus importants si le tournage nécessite plus de préparation ou s'il faut affréter un train spécial.

Des demandes insolites ?

- 🎬 Un photographe qui voulait faire des photos de charme dans un atelier...
- 🎬 Un acteur qui voulait, en plein milieu d'un tournage, aller sur le toit d'une AM96... sous 3.000 volts.
- 🎬 Un étudiant qui voulait faire un reportage sur l'avis des accompagnateurs sur les retards de train...
- 🎬 Un régisseur qui demande à Nathalie si elle ne veut pas être figurante...

tournage



neutres, nous refusons tout contenu politique, religieux, violent, discriminant.” Luc enchaîne : “Parfois, ils ne se rendent pas compte de ce qu’ils demandent. Une gare qui aurait conservé son aspect de l’époque, ouvrir une gare alors qu’elle est fermée, filmer non-stop pendant trois jours... Parfois, on doit leur trouver un lieu qu’on imaginerait bien pour leur film.”

Une autorisation en bonne et due forme

L’autorisation, délivrée et signée avant le jour J, mentionne une déclaration de non-responsabilité, ainsi que le fait que les équipes ne peuvent pas entrer dans le poste de

conduite. Nathalie : “Des Japonais avaient essayé de me court-circuiter pour entrer dans le poste de conduite. J’étais de l’autre côté du train avec le reste de l’équipe, j’ai dû courir pour les rattraper !” Lors du tournage, Nathalie et Luc doivent aussi veiller à ce qu’il n’y ait pas de dérangements pour les voyageurs et que le personnel puisse faire son travail. C’est aussi pourquoi il n’y a pas de tournage durant les heures de pointe. “Nous devons rester vigilants, aussi bien dans le processus de préparation que sur place.” Selon que le tournage a lieu en train ou en gare, le chef de bord ou le chef de zone doit être prévenu dans les détails des prises de vues qui vont être réalisées.

En 2012, Nathalie et Luc ont reçu plus de 150 demandes de prises de vues

Mon train, ce héros

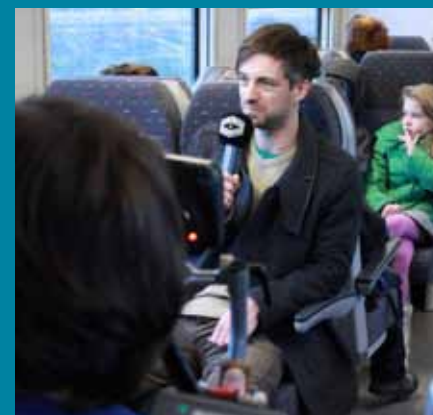
Si tant de demandes arrivent chez Nathalie et Luc, c’est que l’univers ferroviaire est fort sollicité. Luc est assez fier de pouvoir compiler toutes les stars qu’il a rencontrées sur les tournages : “Gérard Depardieu, Isabelle Huppert, Colin Farrell, Ralph Fiennes ou nos belges Jan Decleir, Matthias Schoenaerts...”



Pour regarder une vidéo de ces tournages, rendez-vous sur snbc.tv.

TOURNAGE DU ‘PENDELQUIZ’

Luc peaufine les derniers détails pour le tournage du Pendelquiz. Ce jeu dont nous avons parlé dans le Connect 80 est programmé tous les jours de la semaine sur la chaîne flamande Eén dans l’émission ‘Iedereen Beroemd’ à 19h40. Luc : “C’est un vrai partenariat, notre image s’en trouve valorisée. Voyez les chiffres d’audience : 1 million de spectateurs chaque soir !” Ici Luc accompagne le tournage sur la ligne Anvers-Turnhout. S’occupant des tournages depuis 1996, Luc devient connu des maisons de production belges... Un travail apprécié qui lui vaut le respect de ses interlocuteurs.



FORMATION

COMMENT DEVENIR **condu**

En 2013, comme en 2012, plus de 400 conducteurs de train doivent être formés. Comment est structurée la formation des conducteurs de train ?



CENTRE DE FORMATION
pour conducteurs de train



Formation pratique sur un simulateur Simpect



Formation théorique en classe

Le centre de formation de la SNCB forme des conducteurs de train de voyageurs et de marchandises à la demande des entreprises ferroviaires. Le centre compte presque 300 formateurs et examinateurs répartis dans 11 centres de formation locaux équipés de simulateurs Simpect.

La formation fondamentale

Hugo Raddoux, responsable du centre de formation de la SNCB explique : "La formation fondamentale de conducteur de train de voyageurs ou de marchandises totalise 200 jours de formation. Celle-ci comprend deux parties : la formation générale et la formation spécifique."

Les formations générale et spécifique

La formation générale dure 12 jours et conduit à l'obtention de la licence européenne. Elle est axée sur l'acquisition des compétences de base telles que la sécurité, la signalisation, l'infrastructure, le freinage et l'électrotechnique.

Ensuite la formation spécifique débute en vue de la certification comme conducteur de

train. Pendant cette période de formation (188 jours), les règles d'exploitation sur le réseau d'Infrabel, la connaissance de ligne, du matériel roulant et de la seconde langue nationale sont étudiées en profondeur.

Hugo Raddoux : "La pratique professionnelle a lieu dans la CTC d'affectation. Les élèves-conducteurs s'exercent sur un simulateur Simpect et sur un simulateur *full-scale*. Là, ils sont confrontés à des situations rares et exceptionnelles. La pratique professionnelle signifie aussi que l'élève accompagne un conducteur expérimenté ou conduit lui-même sous la responsabilité du moniteur."

L'examen de certification comprend un parcours pratique sur le réseau belge, un exercice sur le simulateur *full-scale*, un examen oral et une épreuve linguistique. L'élève-conducteur qui réussit est reconnu compétent pour la conduite des trains.

Yes, je suis conducteur !

A l'issue de la formation spécifique, le conducteur de train suit des formations complémentaires pour étendre ses connaissances à d'autres lignes et matériels roulants. ■

"La pratique professionnelle a lieu dans la CTC d'affectation"

Hugo Raddoux



cteur ?

La formation permanente

Tous les trois ans, les conducteurs de train sont soumis à un examen de recertification. Pour maintenir leurs connaissances, ils suivent une formation permanente de minimum 10 jours répartis sur 3 ans. Cette formation est organisée comme suit :

- au moins un jour de formation par semestre consacré aux nouveautés réglementaires, à l'analyse des incidents, au rappel des prescriptions réglementaires existantes et un exercice sur le simulateur Simpack ;
- trois jours de formation qui précèdent l'examen de recertification consacrés à la révision des principaux chapitres de la réglementation et des exercices Simpack ;
- un jour de formation consacré à des exercices sur le simulateur full scale de Malines ou de Salzinnes.

BIEN-ÊTRE AU TRAVAIL

UN VISAGE POUR LE POINT DE CONTACT **Respect au travail**



Cindy Kerteux, Liliane De Wever, Kellee Smet

Avec la précédente édition de Connect, vous avez déjà pu découvrir le 'Point de contact Respect au Travail'. Aujourd'hui, nous vous présentons brièvement les personnes qui constituent la force vive de ce projet.

Le Point de contact Respect au travail a pour tâche d'offrir de l'aide, des conseils et du soutien en vue de promouvoir le respect mutuel sur les lieux de travail. Si l'arbre cache la forêt et que vous ne savez plus à qui vous adresser pour résoudre des problèmes spécifiques, le Point de contact peut vous guider vers la personne adéquate.

La cellule Médiation (H-HR.103), dont fait partie le Point de contact, n'en est pas à son coup d'essai : suite à la campagne diversité de 2006, dont nul n'ignore le succès, elle a acquis une expérience suffisante pour aborder le thème de la discrimination.

Par ailleurs, la cellule a une grande expérience dans la gestion des conflits et dans le suivi de dossiers concernant le harcèlement. "Nous ne servons pas uniquement de média-

teurs dans le cadre de situations conflictuelles. Il nous arrive, par exemple également, de donner des conseils aux dirigeants", nous dit Kellee Smet.

"Le respect de l'autre est un principe essentiel pour la SNCB-Holding. Notre objectif ? Que tous les membres du personnel bénéficient d'un traitement équitable et d'un environnement de travail où le respect de l'autre est un maître-mot. Et cela, nous ne pouvons y parvenir qu'en travaillant ensemble."

Souhaitez-vous davantage d'informations sur ce que le Point de contact peut faire pour vous ? Consultez la brochure ou cliquez sur le bouton en haut à droite de votre page d'accueil. Vous pouvez contacter le Point de contact par email : respectautravail@b-holding.be ou par téléphone au 0491/99.77.58. ■





GROS PLAN SUR...

LA JOURNÉE DE TRAVAIL DE DANNY BLOUWE, **B for You**

Danny Blouwe travaille depuis 2008 comme B for You à la gare de Lichtervelde. Nous l'avons suivi durant une journée typiquement hivernale.

❶ 4h30 : La gare de Lichtervelde

Danny est le premier en poste et ouvre la gare. A 5h, il inspecte le planning de la journée avec son collègue Eric Van Colen. Et il y a du pain sur la planche. L'équipe B for You s'occupe de l'entretien de toutes les gares SNCB dans la région de Bruges.

❷ 5h30 : Sur le quai

Danny jette un coup d'œil sur le quai et transmet les premiers courriers destinés aux services de la région au conducteur de train du premier train suivant à destination de Bruges.

❸ 6h00 : En route

Tout le matériel nécessaire est chargé dans la camionnette. Le trajet commence par la gare de Zedelgem. Après, il y a encore les gares de Beernem, Knokke et Kortemark. Après une

journée de travail, l'équipe B for You totalisera pas mal de kilomètres au compteur. Tous les parcours sont soigneusement notés dans un journal de bord.

❹ 7h30 : Le nettoyage

Nous arrivons en gare de Beernem. Danny commence directement par le nettoyage des abris de quai. Ensuite, il vide les poubelles, il nettoie la salle d'attente et prend le courrier chez le guichetier. Il n'y a pas de temps à perdre, parce qu'il faut encore aller à Knokke.

❺ 9h30 : Les petites réparations

Dans la gare de Knokke, les toilettes sont équipées de serrures à monnaie. L'une d'entre elles est défectueuse. Danny procède sur le champ à sa réparation. Les petites réparations d'usage font partie des tâches de l'équipe B for

You. Avant de retourner à Lichtervelde, Danny se rend encore rapidement à Kortemark pour entretenir la gare.

❻ 11h00 : Aider les Personnes à Mobilité Réduite

Danny arrive juste à temps à Lichtervelde. Via les services généraux de la région de Bruges, il apprend qu'un voyageur en chaise roulante souhaite prendre le train vers Courtrai. Danny monte la rampe et aide le voyageur moins valide à prendre son train à temps.

❼ 12h30 : Fin de la journée

Avant de retourner chez lui, Danny jette un rapide coup d'œil sur le programme du lendemain. Il peut ainsi déjà préparer le matériel nécessaire pour pouvoir démarrer tout de suite demain en arrivant. ■

client

AMÉLIORER LA MOBILITÉ DANS LE LIMBOURG

NOUVEAUX POINTS D'ARRÊT à Beringen et Zonhoven

Le 9 décembre dernier, Infrabel, la SNCB et la SNCB-Holding ont mis en service les nouveaux points d'arrêt de Zonhoven et Beringen, sur la ligne Hasselt – Mol. Depuis lors, les voyageurs limbourgeois peuvent prendre le train dans ces deux nouveaux points d'arrêt modernes et offrant un service optimal aux clients.



Zonhoven



Beringen

Le point d'arrêt de Beringen dispose de deux nouveaux quais, équipés de toutes les commodités modernes pour la clientèle (banquettes, abris voyageurs, éclairage, sonorisation, carrelages podotactiles...). Il y a aussi un emplacement vélos couvert et éclairé.

Un nouveau point d'arrêt a également été ouvert à Zonhoven, avec un quai moderne et confortable, équipé lui aussi, comme à Beringen, de toutes les facilités pour les voyageurs. A Zonhoven, pour faciliter l'accès aux nouveaux espaces dédiés au parking des voitures et deux-roues – qui se trouvent de l'autre côté de la voie – Infrabel a élargi le passage à niveau et l'a équipé de barrières supplémentaires des deux côtés. Ceci cadre dans la stratégie qui consiste à augmenter de manière permanente et progressive la sécurité aux passages à niveau.

Le Groupe SNCB a investi un total de 1,84 millions d'euros pour ces deux nouveaux points d'arrêt. En collaboration avec les communes de Beringen et Zonhoven, Infrabel, la SNCB et la SNCB-Holding contribuent ainsi à améliorer encore la mobilité ferroviaire dans le Limbourg, au profit des voyageurs. ■

Direction Tongres et Anvers

Avec l'ouverture de ces deux nouveaux points d'arrêt sur la ligne 15, l'horaire de la liaison IR e Anvers-Mol-Neerpelt/Hasselt a été légèrement modifié (départ 3 minutes plus tôt à Anvers et arrivée 3 minutes plus tard). A Hasselt, le nouveau service offre, par ailleurs, aux voyageurs une liaison IC en direction de Tongres. Et les voyageurs de la ligne Hasselt-Mol bénéficient à nouveau toute la journée d'une liaison directe avec Anvers.

SYMPOSIUM

CPS

Promouvoir la santé !

Le 19 décembre dernier, 160 acteurs du secteur ferroviaire ont participé au Symposium sur la sécurité ferroviaire et le bien-être au travail organisé par CPS.



CPS offre des services qui se trouvent au croisement des deux domaines que sont le bien-être au travail et les règles concernant la sécurité du rail. Le 19 décembre 2012, Luc Vantrappen, Chef de service CPS a présenté ces services à un auditoire constitué de présidents des CPPT, de collaborateurs du Groupe SNCB, de conseillers en prévention et de représentants des SPF Emploi et Mobilité.

Ludo Smeekens, chef de service de CPS03, a quant à lui détaillé le cadre légal dans lequel CPS travaille. Il a également présenté les différentes certifications, les formulaires à utiliser pour faire des demandes d'examen médical ou psychologique, ainsi que les documents que CPS est en droit de délivrer.

Le risque des maladies cardiovasculaires

Entreprise comme membre du personnel, les deux parties ont tout à gagner à promouvoir la santé.

Par exemple, le docteur Daniël Hunin, Conseiller en Prévention et Médecin du travail à CPS, a rappelé l'une des conclusions de l'étude qu'il a menée avec le Dr. Anne Bidon sur le risque de maladies cardiovasculaires, qui sont la première cause de mortalité en Europe. Surveiller notre BMI (Body Mass Index) peut réduire le risque de problème de santé.

Testez-vous !

Pour calculer votre indice de masse corporelle, divisez votre poids par votre taille au carré. Ce tableau vous donne une idée de votre niveau de risque d'avoir un problème cardiaque.

BMI (kg/m ²)	Facteur multiplicateur du risque cardiaque
21	1
23-25	1,46
25-29	2,06
>29	3,56

La santé, on a tout à y gagner, même la sécurité !

Autre phénomène à surveiller et présenté par le professeur Elke De Valck, psychologue CPS : l'apnée obstructive du sommeil. Il s'agit d'un problème de respiration durant le sommeil qui peut avoir de graves conséquences sur la sécurité d'exploitation. Le risque d'accident pour un conducteur souffrant de cette maladie est jusqu'à 2 à 4 fois plus élevé!

Une sensibilisation est nécessaire afin d'assurer un dépistage et de proposer un traitement.

Et, comme l'a rappelé Nelle Witpas, Conseiller en prévention au bien-être chez CPS, c'est le cas également pour le suicide. Ce problème de santé doit être abordé par l'employeur via des sessions d'informations et des formations de personnes clé qui pourront reconnaître les signes d'un suicide et y remédier.

Lors de ce symposium, CPS a ainsi donné une vision générale des services qu'elle propose afin de promouvoir la santé au travail. Contactez-les !

DIPLÔME AUX INGÉNIEURS DE GAND

La sécurité DÈS LE DÉPART !



Le 26 novembre dernier, pas moins de 34 ingénieurs de l'Area Infrastructure Nord-Ouest (Zone de Gand) ont obtenu leur diplôme de 'Coordinateur de sécurité'. Ce diplôme leur permet de mieux suivre l'ensemble de la phase de conception d'un projet sur le plan des risques et de la sécurité.

Dans le cadre de la législation relative aux chantiers mobiles et temporaires, un coordinateur de sécurité doit suivre tant la phase de conception que la phase d'exécution d'un projet. Auparavant, les deux phases étaient confiées à des experts externes. Un groupe de 34 ingénieurs de l'Area de Gand ont, partiellement sur leur temps libre, suivi une for-

mation de coordinateur de sécurité, répartie sur 1 ou 2 ans. Cela signifie qu'ils ont suivi un certain nombre d'heures de cours obligatoires, passé un examen théorique et rédigé un travail de fin d'études qu'ils ont défendu devant un jury !

Conception de qualité

Ces 34 ingénieurs sont des fonctionnaires dirigeants qui réalisent les plans de conception

"La sécurité
fasse partie
intégrante
de tous nos
projets"

Jochen Bultinck

dans les différentes spécialités (voies, caténaires, ouvrages d'art et signalisation). Grâce à cette formation, ils sont en mesure d'intégrer, dès la phase initiale d'un projet, l'aspect *sécurité* dans la conception de celui-ci.

Jochen Bultinck, Areamanager Nord-Ouest : "Lors de l'exécution de nos travaux, nous accordons une attention prioritaire à Safety First ! La meilleure prévention consiste en une conception de qualité, qui tient compte de tous les risques possibles et qui contient également des mesures en vue de les limiter autant que possible. Grâce à cette formation, les ingénieurs prennent d'autant plus conscience de l'importance de la sécurité et veillent à ce que la sécurité fasse partie intégrante d'un projet !" ■



Tous les ingénieurs ont obtenu leur diplôme de 'Coordinateur de sécurité'



< le fils

Charles a proposé
son fils.
Quentin a été engagé.

Et vous, qui allez-vous nous proposer ?

Groupe SNCB

INFRABEL
Right On Track



Refer a friend, ça marche !
Info sur l'intranet