

# CONNECT

MAGAZINE MENSUEL DU PERSONNEL DU GROUPE SNCB | 11.2013 | #92

Journée

Découverte Entreprises

# Une réussite



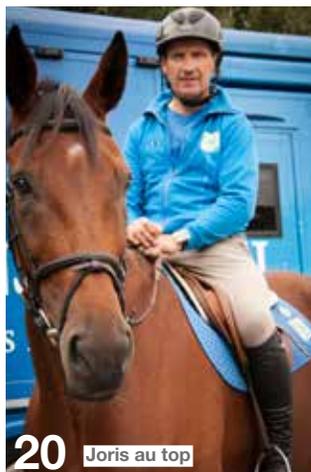
L'AT Schaerbeek aime l'environnement

Un job au bout du jour

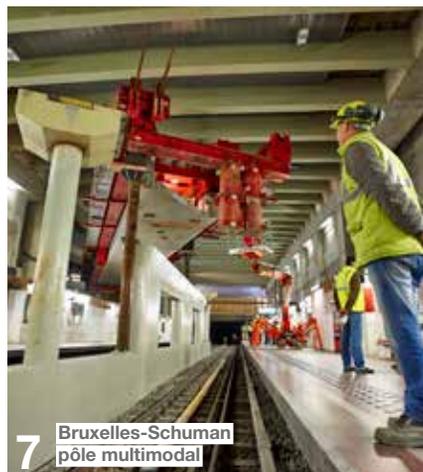
Faire passer les trains au-dessus du métro



16 Family Day à Pairi Daiza



20 Joris au top



7 Bruxelles-Schuman pôle multimodal



10 Des passerelles pour l'AT Merelbeke

**NOUS**

- 3 Journée découverte chez Infrabel
- 16 Family Day à Pairi Daiza
- 20 Joris Vanspringel au top

**ORGANISATION**

- 6 B-MO.2 : priorité au client
- 23 La journée d'un train

**INFRASTRUCTURE**

- 7 Faire passer des trains au-dessus du métro
- 18 La signalisation : pour un trafic ferroviaire sûr

**HR**

- 8 Un job au bout du jour
- 14 Jeu : amenez de nouveaux collègues
- 19 Recruté à 60 ans par le Groupe SNCB

**ATELIERS**

- 10 Passerelles pour l'AT Merelbeke

**SÉCURITÉ**

- 11 CSS : déclaration de politique
- 11 Action dans le domaine du chemin de fer
- 11 Sécurité aux passages à niveau
- 12 Détection des boîtes d'essieu chaudes
- 21 Concours photo Infrabel en vacances

**ENVIRONNEMENT**

- 13 AT Schaerbeek : la nature lui dit merci

**GARES**

- 14 Expos de 1<sup>ère</sup> classe à Liège-Guillemins

**CLIENTS**

- 15 Certificat Thalys
- 15 Renforcement offre vers les Pays-Bas

**MOBILITÉ**

- 22 B-Mobility : votre partenaire mobilité

**colophon****EDITÉ POUR LE GROUPE PAR LA SNCB-HOLDING AVEC**

Maud Abraham, Barbara Boumans, Sara Decelle, Annelies De Keyser, Caroline De Lille, Farah De Petter, Aline Foucart, Claire Gilissen, Romina Keller, Caroline Powis, Benoît Qutin, Nancy Simon, Philippe Thils, Vanessa Vandenbruwaene, Barbara Verwilligen, Sophie Villette.

**PHOTOS** Denis Moinil, John Deroo, Reporters, Frédéric Sablon, Kathleen Van Vaerenbergh.

**LAY-OUT** 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  
**ABCi**

LE PAPIER DE CONNECT  
RESPECTE L'ENVIRONNEMENT



nous



Un trafic ferroviaire inattendu.



Les enfants à la fête...

Satisfaire la curiosité des jeunes et moins jeunes, en cabine de signalisation aussi.



Un petit jeu pour apprendre les règles de sécurité aux plus jeunes.



Dans les CLI, explications et travaux pratiques pour tous.



Au cœur du Traffic Control.



Le savoir-faire de l'atelier de Roulers exposé.



Peut-être de futurs nouveaux collègues parmi nos visiteurs...

JOURNÉE DÉCOUVERTE ENTREPRISES 2013

## Une journée portes ouvertes réussie POUR INFRABEL !

**JOURNÉE DÉCOUVERTE ENTREPRISES**

LE 6 OCTOBRE DE 10H A 17H

Le dimanche 6 octobre, Infrabel a participé, pour la 4<sup>e</sup> fois, à la Journée Découverte Entreprises. 12 sites, répartis dans tout le pays, ont ouvert leurs portes, tant au personnel du Groupe SNCB et à leurs proches et amis qu'au grand public. Ce fut à nouveau une belle réussite, car pas moins de 10.000 curieux nous ont rendu visite.

**L**e dimanche 6 octobre, Infrabel a ouvert les portes du Traffic Control, de l'atelier de Roulers, des CLI de Bruges, Louvain, Ath et Ottignies et des cabines de signalisation de Bruges, Louvain, Ottignies, Libramont, Liège et Bruxelles-Midi.

La journée était placée sous le signe de la sécurité, illustrée au travers de tous les processus liés au trafic ferroviaire, tant en coulisses que sur le terrain. Une raison de plus pour proposer également aux enfants, pour la première fois, un jeu autour de la sécurité.

Pendant toute la journée, curieux et passionnés ont pu découvrir les coulisses du rail et profiter des nombreuses animations, de petits en-cas délicieux et de rafraîchissements. Le site le plus visité cette année est celui de Louvain qui a accueilli quelque 2.000 visiteurs.

Cette journée portes ouvertes n'aurait jamais pu avoir un tel succès sans la contribution de nos collègues qui se sont mobilisés sur les différents sites. Un tout grand merci à eux pour leurs efforts et leur accueil enthousiaste des visiteurs !



## LA JOURNÉE DE l'accompagnateur

Début octobre, une nouvelle journée de l'accompagnateur était organisée. Cette 6<sup>e</sup> édition était placée sous le signe du rôle d'ambassadeur de la SNCB de nos accompagnateurs. Un rôle pour lequel une communication bien rôdée est un aspect fondamental du job.

Les participants ont été reçus par notre CEO Marc Descheemaeker, Ronny Van Acker, chef de service B-MO.1 et Sabin S'heeren, directeur général de SNCB Mobility. Les workshops ont abordé des thèmes comme le projet Itris et

les annonces dans le train. Des thèmes qui illustrent l'importance d'une bonne communication afin de proposer un service orienté 'client'. Cette édition était aussi l'occasion de visites de terrain dans les coulisses du RDV (Reizigers Dispatching Voyageurs), la Permanence Centrale d'Accompagnement et le Security Operations Center qui épaulent nos accompagnateurs au quotidien. Bref, une belle façon d'illustrer le fait que l'accompagnateur travaille surtout pour garantir le bien-être et la sécurité de ses voyageurs.



## “Next Station 2013” À M

Après les éditions de Rome (2005), Paris (2007) et Bruxelles (2011), qui ont remporté un franc succès, c'était au tour de Moscou d'accueillir la conférence annuelle 'Next station'. Le titre cette année était 'Next Station : Linking

Railways and Society' (Prochaine gare : connecter les chemins de fer et la société). La conférence s'est tenue les 17 et 18 octobre. Les chemins de fer russes (RZD) ont organisé l'événement avec l'UIC (Union Internationale des



## School Day À BRUGES ET

Le 4 octobre, à la veille de la Journée Découverte Entreprises, Infrabel a ouvert les portes des CLI et cabines de signalisation de Bruges et Ottignies aux élèves d'écoles techniques. Dans les années à venir, Infrabel devra en effet recruter un grand nombre de techniciens. Eveiller l'intérêt des jeunes pour un emploi dans le monde du rail, tel était l'objectif de cette journée !

Huit écoles techniques s'étaient inscrites à ce premier 'School Day' d'Infrabel. Au cours de cette jour-



## OSCOU

Chemins de Fer). Les thèmes abordés étaient l'intermodalité et l'accessibilité, l'écologie, les facilités et le design. Jannie Haek, Administrateur délégué de la SNCB-Holding, a fait un discours sur la mobilité en réseau.

## Blue-bike géant : RECORD DU MONDE À LIÈGE

Le vendredi 20 septembre, le record du plus haut vélo a été battu à Liège. Robin Zobel, un acrobate français, a parcouru une distance de 100 mètres sur un vélo haut de 6 mètres. Le vélo bleu et orange était aux couleurs de Blue-bike.

Deux notaires et un géomètre ont constaté que le record était effectivement atteint et pouvait figurer au Livre Guinness des records. Le vélo est ensuite parti en démonstration dans les gares de Namur, Ottignies, Bruxelles-Midi, Bruges, Anvers-Central et Gand-Saint-Pierre.



## OTTIGNIES

née découverte, les élèves ont reçu des explications sur les activités, emplois et stages au sein du Groupe SNCB.

Sur chacun des deux sites, les jeunes ont assisté à une présentation du Groupe SNCB et d'Infrabel. Ensuite, des collaborateurs enthousiastes ont guidé les élèves à travers le CLI et la cabine, leur offrant l'opportunité de jeter un coup d'œil dans les coulisses du rail. Les jeunes ont également pu poser toutes leurs questions.

## De l'amour À LIRE

Romuald Fontaine, 34 ans, est accompagnateur de train à la CAT Bruxelles. Mais pas seulement ! On pourrait dire qu'il accompagne les mots, les siens, car son autre talent à lui, c'est l'écriture. Son premier roman s'intitule *De l'amour (un roman interactif)*. Il est sorti en 2011 aux éditions Bénévent. Romuald : "Aussi loin que je m'en souviens, j'ai commencé à écrire en même temps que j'ai commencé à respirer. Voire plus tôt. Je suis le garçon qui écrit, à défaut d'être celui qui parle. Talentueux ou pas, je ne sais pas et je m'en fous car chaque syllabe ruisselle du plus profond de mon cœur." Nous, à Connect, on a lu *De l'amour* et, oui, le talent

est bien là ! Sous la plume de Romuald glissent des paroles à la fois insensées, Apocalyptiques avec un grand A, drôlatiques, onirico-réalistes, téméraires, philosophiques, cyniques. Véronique, l'héroïne, c'est un peu Véro au pays des merveilles version 21<sup>e</sup> siècle ou... jamais. Oui, *De l'amour* parle d'amour. A la fois beaucoup mais finalement si peu... Dans un contexte très noir, Romuald explore les 100 mille et une façon de déclarer sa flamme. Mais comme il le dit lui-même : "C'est une grosse sucree au 64<sup>e</sup> degré, provocante et vitaminée... Une certaine influence des Monty Pythons aussi, je suppose."



B-MO.2

# La priorité AU CLIENT

Cet automne, B-MO.2 implémente une nouvelle structure organisationnelle. Avec comme corollaire, toute une série de tâches dorénavant centralisées. Plus de collaborateurs peuvent ainsi intervenir davantage sur le terrain. Une manière d'améliorer encore sensiblement les services à la clientèle. Et ce dans le cadre du règlement européen 1371/2007 (droits des voyageurs).

**E**n 2007, à la création à l'époque de New Passengers, SNCB Mobility a créé 14 Régions. Chacune d'entre elles, dirigée par un Regiomanager, englobait tout le personnel de gare (personnel de vente, sous-chefs de gare, agents de triage...) et leur encadrement. Cette structure est adaptée cet automne pour optimiser encore la manière de travailler et pour pouvoir offrir un meilleur service à la clientèle.

## Plus rapidement sur le terrain

Dans la nouvelle structure, le Manager de District est assisté d'un manager 'opérations et administration' qui est responsable de l'exécution des tâches opérationnelles dans les gares

(agents de triage, ROR...), mais également de la gestion administrative du personnel faisant partie du district, tous secteurs confondus. "En centralisant toutes les tâches administratives au niveau du district, comme par exemple la gestion du personnel et les achats – ce qui était exécuté auparavant au niveau Région – nous pouvons prévoir davantage de personnes pouvant intervenir rapidement sur le terrain. Et garantir ainsi un meilleur service à nos voyageurs", explique Rudy De Geeter, chef de division B-MO.22.

Le Manager de District peut également compter sur le manager 'vente et facturation' en charge de tout le personnel de vente et la facturation au sein du district et pour qui 'l'orientation client' est primordiale. ■



### Mireille Van Balen, Manager de District Nord-Est

"Dans les plus petites gares, comme Leopoldsborg et Geel, les sous-chefs de gare s'occupent aussi de la vente. Pour ce faire, ils ont suivi une formation. A cause de cette 'double' fonction, ils devaient auparavant interpellier trois responsables différents, pour, par exemple, adapter quelque chose dans le planning : le responsable opérations, le responsable de la vente et également le responsable administratif. A présent, il suffit juste de contacter le manager 'opérations et administration'. C'est ce qu'on appelle travailler efficacement !



### Luc Requier, Manager de District Centre

"A Bruxelles, nous passons ainsi de 2 Régions (Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi) à 1 District. Grâce à cette nouvelle structure, tout l'encadrement 'opérationnel, vente et administration' est géré physiquement au même endroit, à Bruxelles-Nord. Ce qui nous permet de trouver rapidement les meilleures solutions pour nos clients en cas d'incidents, par exemple. Ainsi, au sein des différentes gares les plus importantes (operational unit senior), il existera dorénavant une permanence de chefs de gare adjoints en 2 x 8 disposant d'un véhicule d'intervention pouvant se rendre partout endéans l'heure de 6 h à 22 h. De même, la centralisation des 'bureaux opérations' permet une élaboration plus efficace du service des trains (gestion administrative du personnel, rédaction des tableaux de service, etc.)."

### Les 5 Managers de District sont :

**Centre**  
Luc Requier

**Nord-Est**  
Mireille Van Balen

**Sud-Est**  
Claudy Henneaux

**Sud-Ouest**  
Jean Vanesche

**Nord-Ouest**  
Antoine De  
Ceukelaire

## infrastructure



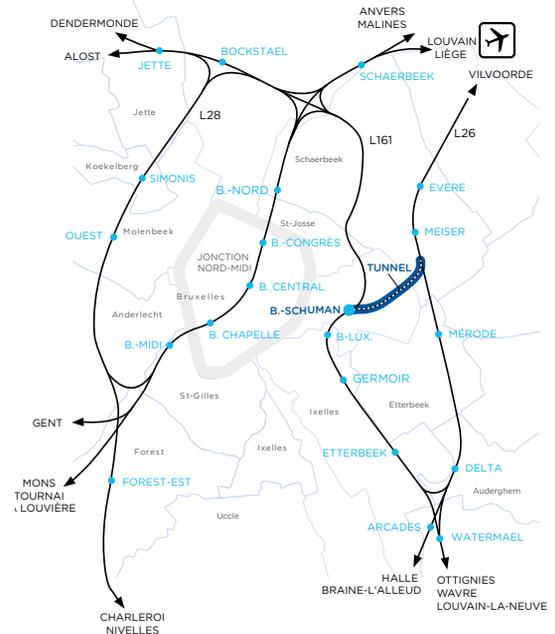
**Le nouveau pôle multimodal de Bruxelles-Schuman sera mis en service en 2015.**

**Une structure en béton préfabriquée en forme de "U" a été glissée au-dessus des quais et des voies du métro.**

### Piqûre de rappel : le tunnel Schuman-Josaphat

Le tunnel ferroviaire Schuman-Josaphat constituera l'un des maillons essentiels du futur RER à Bruxelles. Il reliera ainsi la ligne 161 Bruxelles-Namur à la ligne 26 Hal - Schaerbeek, aux environs de la gare de Meiser.

Les travaux du tunnel sont réalisés en collaboration avec TUC RAIL et Beliris. Ils sont également combinés à la rénovation du pôle de transports multimodal de Bruxelles-Schuman. Grâce aux correspondances aisées avec le métro et le bus, ce pôle multimodal deviendra l'une des stations souterraines les plus importantes de Bruxelles.



## RER

# Schuman : UN PONT-BAC DE 162 TONNES POUR FAIRE PASSER LES TRAINS AU-DESSUS DU MÉTRO

**Au cours de la nuit du 10 au 11 septembre dernier, un pont-bac de 162 tonnes a été placé au-dessus des quais et des voies du métro de la nouvelle gare de Bruxelles-Schuman. Il s'agit d'une phase très spectaculaire de ce chantier, mené par Infrabel, sa filiale TUC RAIL et Beliris.**

**L**e 11 septembre dernier, entre 1h30 et 4h30, les équipes techniques ont posé le premier "pont-bac" surplombant les voies, mettant à profit l'interruption nocturne du trafic des métros. Cette structure en béton préfabriquée en forme de "U", longue

de 28 mètres et d'un poids de 162 tonnes, a été glissée au-dessus des quais et des voies du métro. La manœuvre, menée avec une extrême précision, aura été répétée à 3 reprises dans les prochaines semaines.

Après la pose d'un total de 30 ponts-bacs, reliant l'entrée de la gare au nouveau tunnel ferroviaire 'Schuman-Josaphat', Infrabel et TUC RAIL procéderont à l'installation des équipements (rails, traverses, caténaires et signalisation ferroviaire).

Lorsque ce nouveau pôle multimodal de Bruxelles-Schuman sera mis en service, en 2015, les trains circuleront juste au-dessus du métro, au cœur d'un vaste espace souterrain dédié à l'intermodalité, avant de poursuivre leur chemin vers l'aéroport de Bruxelles-National via le nouveau tunnel.



122 candidats arrivent.

UN JOB AU BOUT DU JOUR

# LES moments-clés

**Le 19 septembre 2013 fut une journée mémorable pour 122 candidats sous-chef de gare et sous-chef de gare principal pour Bruxelles. Arrivés à l'aube, ils ont appris le jour-même s'ils avaient trouvé leur voie chez Infrabel.**

**C**haque année, plusieurs Job Days sont organisés par la division Recruitment de la SNCB-Holding. Il s'agit de recrutements 'tout en un jour'. L'objectif ? Trouver un maximum de personnes dont le profil correspond à un métier en pénurie. La journée est réglée comme du papier à musique. Voici les moments-clés du Job Day du jeudi 19 septembre.

## Des croissants pour bien commencer

A partir de 7h30, 122 candidats arrivent au

85 rue de France, près de la gare de Bruxelles-Midi. Un petit-déjeuner leur est offert. On les sent un peu tendus et très concentrés. Et si leur avenir professionnel dépendait de cette journée ?

Trois groupes sont formés. Pendant la matinée, chacun d'entre eux participera à trois activités : une séance d'information, une visite de terrain (cabine de signalisation et Traffic Control) et des tests d'aptitude.

### Visite du lieu de travail

La séance d'information est organisée par H.HR 14 et par Infrabel. Les candidats découvrent Infrabel en tant que société et le contenu précis de la fonction qui les intéresse. Ils ressortiront avec une vision précise des perspectives d'évolution de carrière et financières qui les attendent.

Rien de tel qu'une visite du lieu de travail pour se faire une idée précise du contenu du métier au quotidien. C'est ainsi que nos candidats ont investi la cabine de signalisation et le Traffic Control de Bruxelles-Midi. Gestion des incidents, technologie EPB, signalisation et trafic n'ont (presque) plus de secrets pour eux. Dans cet univers peut-être encore plus qu'ailleurs, chacun a son rôle à jouer pour la sécu-

rité. La multitude de boutons et le tableau de contrôle géant fascinent ou font tourner la tête.

### “Vais-je réussir la procédure de sélection ?”

Les tests d'aptitude sont éliminatoires et permettent d'évaluer les raisonnements verbal, abstrait et numérique. Ceux qui réussissent ces tests informatisés sont invités à l'entretien oral devant un jury.

Mais d'abord, une pause est prévue pour le lunch. Elle est la bienvenue ! Il s'agit d'un moment de réflexion pour certains et d'appréhension pour d'autres. La question qui se lit sur la plupart des visages est : “Vais-je réussir la procédure de sélection ?” D'autres encore se sentent déjà en confiance : ce job est fait pour eux. Ils aborderont l'oral sereinement.

Nos jurys composés de quatre personnes ont été spécialement formés : un psychologue, deux collaborateurs d'Infrabel et une personne pour tester les connaissances linguistiques des candidats. Chaque jury a interrogé six à sept candidats sur l'après-midi. Mick Barnard, psychologue chez H-HR.143 Sélection, explique : “C'est une longue journée, mais digne d'intérêt. Les candidats reçoivent énormément d'informations sur le job avant de passer à l'examen



Trois groupes sont formés.



Séance d'information.



Visite du lieu de travail.



Pause pour le lunch.

proprement dit, ce qui leur permet d'exprimer au jury leur motivation en connaissance de cause."

### Un engagement ferme le soir même

Une fois l'examen oral réussi, la dernière étape est une visite médicale. Nadia Hendrickx, H-CPS explique : "Chaque candidat doit pas-

ser chez le médecin et l'infirmière. Son ouïe et sa vue sont testées, sa condition physique est également contrôlée. Nous vérifions aussi l'absence de substances addictives dans les urines. La sécurité passe également par là. La dernière visite médicale a lieu au CPS à 21 heures."

Au début de la journée, ils étaient 122. 25 d'entre eux sont lauréats. Irene van Dyck,

H-HR 216 Sourcing, explique les dernières démarches administratives à remplir et les documents qui doivent être fournis (diplôme, acte de naissance, extrait de casier judiciaire) : "Après avoir presté leur éventuel préavis, ces 25 lauréats nous rejoindront au sein du groupe SNCB, sur les rails de leur nouvelle carrière." ■

### Beaucoup d'appelés, pas mal d'élus

	Sélection sous-chef de gare	Sélection sous-chef de gare principal	Total
 Inscrits	162	76	238
 Invités après examen du CV et du diplôme	159	76	235
 Présents aux tests informatisés psychotechniques et d'aptitude	77	34	111
 Participants à l'oral	41	31	72
 Lauréats	10	15	25

"Les chiffres peuvent sembler insignifiants si on les compare aux 1.500 recrutements annuels que nous réalisons", précise Mireille Protin, H-HR 14 Recruitment, "mais pour ce type de profils, 25 lauréats sur 122 présents, c'est un grand succès en terme de recrutement qualitatif ! Nos statistiques nous montrent généralement un taux de réussite variant entre 10 et 15 % pour nos épreuves de recrutement classiques."



Tom Devolder

La livraison des rames Desiro est sur la bonne voie.  
Comme l'AT Merelbeke devient un site important pour leur  
entretien, des passerelles spécifiques y ont été construites.  
Connect a rencontré le chef de projet, Tom Devolder.

## DESIRO

# Des passerelles POUR L'AT MERELBEKE

**L**a plupart des composantes techniques des Desiro sont situées sur leur toit. Pour y effectuer l'entretien et des réparations, les techniciens doivent donc fréquemment travailler sur le toit des rames. Ce n'est pas une sinécure dans un atelier ancien.

Tom : "Nous devons tenir compte de certaines contraintes qui sont spécifiques au

bâtiment. Avant les passerelles, nos collaborateurs devaient travailler sur les Desiro avec une ligne de vie (harnais). Ce qui n'est pas spécialement facile pour avoir ses outils de travail sous la main. C'est pourquoi il a été décidé d'équiper 2 voies d'une plateforme fixe et 1 voie avec une passerelle mobile."

### Utile aussi pour d'autres matériels

Tom a participé à la conception des plateformes et a coordonné le projet. Il n'en était pas à ses débuts. Lors de son job précédent, il a collaboré à une construction similaire chez Bombardier à Bruges. "Une des deux plateformes fixes ne sert que pour les Desiro, tandis que l'autre peut aussi accueillir des Breaks et des rames doubles." Les passerelles sont équipées des systèmes de sécurité nécessaires. Lorsque les clapets de la passerelle sont fermés, il est impossible d'ouvrir la porte de l'atelier. Quand un train s'engage 'dans' la plateforme, des capteurs optiques veillent à ce que le matériel ne heurte pas la passerelle."

### Collaboration avec d'autres ateliers

L'utilisation des passerelles doit permettre de travailler sur les Desiro de manière plus rapide et avec plus de sécurité. Elles permettent aussi une 'circulation' plus fluide du matériel. Dans l'atelier et sa cour, si on devait mettre bout à bout le nombre de trains à l'entretien, il y en aurait certainement sur plusieurs kilomètres.

Tom : "Nous entretenons déjà des Desiro et en vitesse de croisière, nous traiterons 105 rames AM08. Si on compte aussi les interventions de retrofit par Siemens, cela devient un vrai puzzle pour le planning journalier de nos techniciens, ainsi que pour l'organisation de la cour. Pour offrir rapidement les meilleures solutions possibles, les principaux ateliers qui réalisent l'entretien des Desiro (AT Stockem, AT Charleroi et dans le futur aussi l'AT Schaerbeek) collaborent étroitement. Nous gagnons pas mal de temps grâce à ces échanges d'expériences, méthodes de travail et documents pour la formation." ■

### Desiro : la success story de l'AT Merelbeke

La livraison des Desiro a également un impact sur la manière de travailler des techniciens : on est passé de l'ère mécanique à celle de l'électronique. Les techniciens suivent donc une formation approfondie. L'AT Merelbeke s'occupe lui-même du volumineux contenu des cours et les ateliers s'échangent également de nombreuses informations complémentaires. A Merelbeke, un team d'environ 25 personnes travaille sur les Desiro. L'objectif est de transformer un groupe restreint d'apprenants en spécialistes qui, à leur tour, formeront les autres collaborateurs pour leur permettre de devenir de parfaits techniciens Desiro. Et les efforts paient, car de plus en plus de collègues demandent à rejoindre l'équipe Desiro.

## Corporate Security Service : LA QUALITÉ ET LA SÉCURITÉ ENSEMBLE

La principale mission de Corporate Security Service (CSS) est de garantir la sécurité et le sentiment de sécurité des voyageurs et du personnel. "Notre objectif est de nous améliorer sans cesse. Pour l'atteindre, nous appliquons les exigences de la norme ISO 9001:2008", explique Hendrik Vanderkimpfen, Chef de service.

La norme ISO 9001 met le client au centre. C'est pourquoi CSS adapte son offre de services aux besoins des clients. Cela conduit le service à définir précisément son rôle et à demander l'implication de tout son personnel.

CSS a promulgué sa première déclaration de politique en octobre pour offrir cette qualité à ses clients (les collaborateurs du Groupe, les passants dans les gares, les voyageurs,...) et partenaires (les services de police, les villes et communes, B-parking,...). Nick van Den Brulle, conseiller en gestion de la qualité, précise : "Nous y rappelons nos valeurs telles que le respect pour autrui, l'orientation client, l'honnêteté, l'objectivité et le professionnalisme. L'engagement du personnel de CSS est nécessaire. Pour pouvoir offrir un service de qualité aux clients, il faut pouvoir compter sur une équipe forte."



**William Van Cauwenberghe (agent de sécurité), Tom Coryn, Nick Van Den Brulle, Hendrik Vanderkimpfen, Lindsay Leruth (agent de gardiennage) veulent offrir un service de qualité à leurs clients.**



## Action DANS LE DOMAINE DU CHEMIN DE FER

Comme annoncé dans le précédent Connect, Securail, Infrabel et la Police des chemins de fer ont mené une action commune en septembre pour améliorer la sécurité dans le domaine du chemin de fer. Chaque année, ce sont en moyenne 16 personnes qui meurent suite à un accident survenu lors d'un passage illégal dans le domaine des chemins de fer. Des actions communes, des actions de prévention et de répression sont régulièrement organisées. Chaque infraction est verbalisée par Securail et par la Police.

La semaine du 16 septembre, Securail et Infrabel ont distribué des dépliants,

visant à prévenir les comportements dangereux le long et dans les voies et à sensibiliser les usagers de la route aux passages à niveau. Cette semaine de sensibilisation a été suivie par des actions de contrôle pointues, organisés par Securail et la Police des chemins de fer à plus ou moins 70 endroits à risque (gares, points d'arrêt non surveillés et passages à niveau). Une centaine de contrevenants ont été verbalisés.

Vous pouvez aussi contribuer à l'action en restant vigilants. N'hésitez pas à contacter le SOC en formant le 0800/30 2030 si vous remarquez des personnes non autorisés dans ou le long des voies.

## Lutter ensemble POUR LA SÉCURITÉ AUX PASSAGES À NIVEAU

Le 25 septembre dernier, Infrabel, la SNCB-Holding et la Police des chemins de fer ont mené des actions de sensibilisation visant à promouvoir le respect des règles de sécurité aux passages à niveau et près des voies ferrées.

Infrabel a distribué des dépliants afin de prévenir les comportements dangereux aux passages à niveau et responsabiliser les usagers de la route. En parallèle, la police a mis en place des contrôles aux passages à niveau les plus accidentogènes, tandis que Securail assurait une

surveillance dans certaines gares pour prévenir les traversées de voies illégales.

Une opération nécessaire : en 2012, 3 personnes ont perdu la vie en circulant de manière illégale dans ou aux abords des voies et 13 personnes sont décédées dans des accidents aux passages à niveau.

Chaque année, Infrabel supprime 15 à 20 passages à niveau. Un effort important qui doit s'accompagner du respect des règles de sécurité routière de la part des usagers de la route.



INFRASTRUCTURE ET  
MATÉRIEL ROULANT

# La détection des boîtes d'essieu chaudes NE LAISSE PAS DE GLACE

Tout le monde contribue à un réseau ferroviaire sûr, y compris la division I-I.31 dirigée par Johan Verschaeve. Ils sont, entre autres, responsables de la détection des boîtes d'essieu chaudes, au moyen d'un réseau étendu de détecteurs infrarouges installés le long des voies.

**U**ne boîte d'essieu est située à l'endroit où l'essieu est raccordé au bogie, autrement dit, là où la partie fixe est reliée à la partie mobile. En cas de défaut mécanique au châssis du train, une boîte d'essieu peut commencer à chauffer et peut même surchauffer. Heureusement, de nos jours, nous pouvons détecter cela à l'aide de détecteurs infrarouges installés dans les voies.

"Afin de pouvoir mesurer la température de ces boîtes d'essieu, nous nous attelons, depuis plusieurs années, à la mise en place

d'un réseau de points de mesure composés de détecteurs infrarouges", explique Johan Verschaeve. "L'objectif est de disposer, d'ici quelques années, d'un réseau de 80 points de mesure environ. Actuellement, le réseau classique en compte environ 40. Nous avons confié l'installation de la partie restante à TUC RAIL."

### Et maintenant ?

La vigilance est très importante car, suite à une surchauffe éventuelle, un essieu risque de perdre ses propriétés de résistance, ce qui



Détecteurs infrarouges sur la ligne 35

peut conduire, dans le pire des cas, à une rupture d'essieu. Johan Verschaeve nous rassure : "si une boîte d'essieu chaude est détectée par l'un des points de mesure, le desservant du poste de signalisation arrête le train en fermant le signal. Une fois le train à l'arrêt, le conducteur va inspecter son convoi pour vérifier qu'il s'agit bien d'une boîte d'essieu chaude. Si c'est effectivement le cas, le train est retiré de la circulation et le défaut réparé. Dans le cas contraire, le train peut poursuivre son trajet.

### Vers une centralisation

Dès 2014, toutes les données collectées par ces points de mesure seront centralisées. Ce point central avertira alors le poste de signalisation, ce qui, dans un poste EBP, entraînera la fermeture automatique du signal. Cette centralisation permettra en outre une meilleure surveillance technique du bon fonctionnement des points de mesure. Une aide précieuse pour les agents du service d'entretien et du RIOC, qui seront automatiquement informés en cas de défaillance technique. Par ailleurs, ces données seront également mises à la disposition des entreprises ferroviaires, de façon à ce qu'elles sachent pourquoi leur convoi a été arrêté. Des canaux de télécommunication fiables assureront l'acheminement de toutes les données au bon endroit et au bon moment.

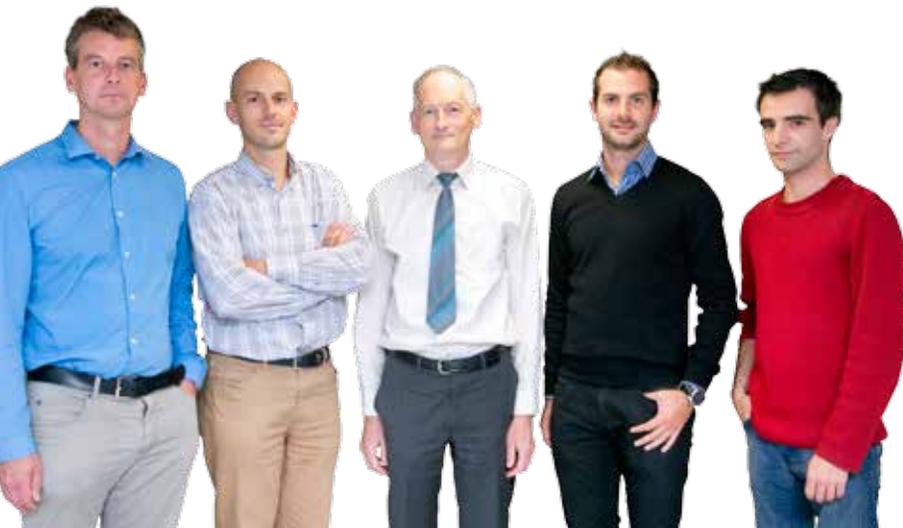
### Pour les LGV aussi

"Sur le réseau à grande vitesse, nous avons démarré le renouvellement complet tant des points de mesure que du système central sur la ligne 1, la ligne à grande vitesse la moins récente en Belgique. Selon le planning, tout devrait être prêt d'ici mi-2014."

"L'objectif est de disposer, d'ici quelques années, d'un réseau de 80 points de mesure environ."

Johan Verschaeve

L'équipe derrière cette opération : Sigurd Simoens, Pierre Lagniau, Johan Verschaeve, Laurent Verstrecken et Xavier Rousseau.



## environnement



AT SCHAERBEEK

# La nature LUI DIT MERCI !

En février 2013, l'AT Schaerbeek a obtenu le précieux certificat ISO 14001. Il consacre les réalisations respectueuses de l'environnement. Zoom sur les projets récents.

**Y**oungnes Ouama, responsable de l'AT Schaerbeek précise d'emblée : "L'atelier est l'un des rares du réseau ayant les trois sésames ! ISO 9001 pour la qualité, OHSAS 18001 pour la sécurité au travail et le bien-être et le dernier en date, ISO 14001 pour l'environnement."

### Panneaux solaires

Youngnes : "Le bâtiment administratif de l'atelier présente un toit plat très bien orienté. Nous y avons placé 98 panneaux photovoltaïques. On s'est donc d'abord lancé sur un édifice à faible consommation électrique (PC, imprimantes, air conditionné,... pour ± 20 personnes). La consommation actuelle par mois est de 550 kwh. Soit une belle économie et un retour sur investissement en maximum 8 ans. Et moins de ressources

énergétiques consommées, c'est bon pour notre fibre écologique !"

### Airco et chauffage en mode électrique

Ce sont aussi les panneaux solaires qui fournissent dorénavant l'énergie pour la climatisation du bâtiment administratif. Le mazout vient seulement en renfort si nécessaire. Sam Derlet, coordinateur environnement à l'atelier : "En 2012, par rapport à l'année 2009 comparable en termes de météo, on a consommé 75.000 litres de mazout en moins et épargné ainsi environ 50.000 euros."

### Gestion des déchets

Sam : "Vu la multiplicité des types de déchets, il était impératif de les collecter et surtout les rassembler en un point central." Pas moins de 22 sortes de déchets doivent être traitées. L'atelier les valorise au maximum en vendant ce qui peut l'être : la mitraille, l'huile, les copeaux, les blocs de frein et, bientôt aussi, les batteries et les pièces électroniques. Youngnes : "Sensibiliser le personnel est primordial, que ce soit par les conférences organisées à l'atelier ou le Tableau Blanc où un thème est abordé chaque semaine". Une sensibilisation qui dépasse d'ailleurs les déchets pour aborder tous les thèmes environnementaux et relatifs au bien-être au travail.

Et hop, le bidon dans le bac de tri.

### Un nouveau trainwash

D'ici l'été 2014, l'atelier bénéficiera d'un nouveau trainwash ouvert. L'objectif est d'y nettoyer 4.000 caisses par mois, au lieu de 2.500 actuellement. Un résultat possible surtout grâce à une meilleure implantation entre la gare de Schaerbeek et les nombreux faisceaux accessibles sur le site Schaerbeek formation. Le nombre de brosses (plus de force 'mécanique' = moins de produit 'chimique' utilisé) et les 2 zones de recyclage des eaux usées auront aussi un impact sur l'environnement. Sam : "Par caisse, on aura besoin de 300 litres d'eau au lieu de 400 avant ! On captera de l'eau de pluie, système à l'étude également pour d'autres bâtiments du site."

### La vapeur est révolue

Les chaudières à vapeur qui chauffaient l'atelier 'électrique' depuis 1978 viennent d'être renouvelées par des chaudières à condensation ayant un rendement plus de 3 fois plus élevé. Cet hiver, une baisse de consommation de plus de 30 % est attendue.

### Mobilité à vélo

L'atelier propose des vélos partagés pour ses collaborateurs : 20 pour les déplacements gare-atelier et 20 pour les déplacements sur le site. ■



Youngnes Ouama, à g., et Sam Derlet, à d., devant les panneaux photovoltaïques : "On produit même plus qu'on ne consomme, c'est donc reversé sur le réseau d'Infrabel."

## JEU : amenez-nous de nouveaux collègues



Après "Refer a Friend", H-HR et H-CO lancent de nouvelles campagnes pour stimuler le recrutement. Amusez-vous en essayant de trouver de nouveaux collègues !

Qui d'autre que vous, les collaborateurs du Groupe SNCB, peut mieux décrire les avantages de travailler dans notre Groupe : métiers variés et intéressants, salaires compétitifs, sécurité d'emploi et équilibre entre vie privée et professionnelle.

Vous savez aussi que beaucoup d'entre nous vont bientôt partir à la retraite. Ce qui, si on ne trouve pas assez de nouveaux collègues, pourrait avoir des conséquences désa-

gréables sur les conditions de travail de ceux qui restent. Tout le monde a le droit de prendre ses congés quand il veut, n'est-ce pas ?

Vous pouvez nous aider à trouver les 1.500 nouveaux collaborateurs que nous cherchons par an. Vos amis et votre famille constituent un réseau impressionnant de personnes et parmi elles se trouve peut-être un futur collègue.

### 'Notre nouveau collègue, qui est-ce ?'

L'opération 'Notre nouveau collègue, qui est-ce ?' vient d'être lancée. Il s'agit d'un jeu sur Facebook inspiré du célèbre jeu de société de logique et de déduction 'Qui est-ce ?'.

L'application pose des questions pertinentes en rapport avec les postes à pourvoir et tout le monde peut jouer à trouver qui, parmi ses amis, pourrait convenir pour tel ou tel métier en pénurie. L'application demande, par exemple, "Qui aime travailler en équipe ?" ou "Qui aime conduire ?". Vous pourrez envoyer les conclusions à la personne concernée. Cette action sera aussi déclinée dans l'Intranet et via des cartes postales. ■

### A vous de jouer !

Rendez-vous sur [www.facebook.com/lescheminsdeferengagent](http://www.facebook.com/lescheminsdeferengagent)

## Expos de 1<sup>ère</sup> classe À LIÈGE-GUILLEMINS

Après "Golden Sixties", qui a attiré près de 315.000 visiteurs, la gare de Liège-Guillemins accueillera une exposition sur la Première Guerre mondiale.

L'exposition Golden Sixties a attiré près de 315.000 visiteurs, soit un record absolu pour une exposition liégeoise. Après plusieurs prolongations, elle a définitivement fermé ses portes le 30 septembre.

René Schyns, patron de l'ASBL 'Europa 50 et Collections & Patrimoine', explique : "En tant que lieu prestigieux connu de tous,

Liège-Guillemins a contribué au grand succès de l'exposition." Grâce à ce point de convergence qu'est la gare, des milliers de visiteurs belges et d'ailleurs ont pu se rendre facilement à Liège dans le respect de l'environnement.

### Nouvelle exposition en vue

Un nouveau projet d'exposition dans la gare de Liège-Guillemins est déjà annoncé pour le printemps prochain. Son thème, la Guerre



"La gare a contribué au grand succès de l'exposition et en a facilité considérablement l'accès."

René Schyns

14-18, donnera l'occasion de commémorer le centenaire de la Première Guerre mondiale, qui est incontestablement un des événements les plus marquants du XX<sup>e</sup> siècle. "Des pièces exceptionnelles datant de la Première Guerre mondiale seront exposées, ainsi que des documents rares et inconnus du public. On vous promet une mise en scène superbe", déclare René Schyns. Le rôle des chemins de fer belges en cette période de conflit mondial sera également abordé. ■

PREMIÈRE INTERNATIONALE

# THALYS OBTIENT le certificat NF Service

Le 26 août 2013, Thalys s'est vu délivrer pour sa ligne Bruxelles-Paris le certificat de qualité NF Service par AFNOR Certification.

AFNOR Certification est un organisme indépendant qui valide la qualité du service offert au consommateur. La norme NF 445 concerne spécifiquement les services de transport ferré à grande vitesse à vocation internationale et avec réservation.

Thalys International a entamé sa démarche de certification en 2009 et est devenu le premier acteur ferroviaire international à obtenir cette certification. Son objectif est de satisfaire

toujours mieux sa clientèle, de faire de l'excellence la "référence" et de contribuer à définir les standards de demain en matière de services. Au travers de cette démarche volontariste, Thalys met en avant la qualité de ses services, sa maîtrise de la qualité et la mobilisation de ses équipes autour d'une dynamique forte. Le périmètre de la certification concerne à ce jour la ligne Bruxelles-Paris, où la fréquence Thalys est la plus élevée.



L'audit de certification a été réalisé en juin 2013 sur base d'un référentiel comprenant pas moins de 22 critères définissant la qualité d'un voyage effectué en Thalys. Parmi ces critères, nous retrouvons notamment des engagements forts sur la ponctualité, l'information, l'accueil, le confort, la propreté, mais aussi les différents services à bord (dont la restauration, le service presse ...). Un audit annuel permettra de renouveler le certificat. ■



## Renforcement de l'offre VERS LES PAYS-BAS

Depuis la mise à l'arrêt de Fyra, des trains IC assurent une liaison directe entre Bruxelles et La Haye. Le 7 octobre dernier, SNCB Europe a renforcé cette offre pour un total de 10 liaisons. A partir de décembre, ce service comprendra 12 allers et retours quotidiens. A partir de décembre 2014, il sera également possible de continuer son voyage vers Amsterdam.

Depuis octobre, Thalys aussi met en service des trains supplémentaires entre Bruxelles et Amsterdam, avec un total de 12 liaisons Thalys par jour. Le train à grande vitesse fait également arrêt dans les gares de Rotterdam et Schiphol.

### Un nouveau plan

La SNCB et les NS ont développé une nouvelle offre entre la Belgique et les Pays-Bas. Cette palette de liaisons sera mise en place via une augmentation progressive de l'offre classique et à grande vitesse.

Les avantages pour nos voyageurs ? La possibilité de choisir entre du matériel classique et des rames grande vitesse, de bénéficier de davantage de destinations et d'une gamme tarifaire élargie. ■



### Aperçu de l'offre 2013-2016

#### Décembre 2013

- 12 trains Thalys Bruxelles – Amsterdam
- 12 trains IC Bruxelles – La Haye
- 16 trains omnibus Anvers – Roosendaal

#### Décembre 2014

- 12 trains Thalys Bruxelles – Amsterdam
- 16 trains IC Bruxelles – Amsterdam avec un arrêt supplémentaire à Brussels Airport
- 16 trains omnibus Anvers – Roosendaal

#### Décembre 2015

- 14 trains Thalys Bruxelles – Amsterdam
- 16 trains IC Bruxelles – Amsterdam
- 16 trains omnibus Anvers – Roosendaal

#### Décembre 2016

- 14 trains Thalys Bruxelles – Amsterdam
- 2 trains Eurostar Londres – Amsterdam
- 16 trains IC Bruxelles – Amsterdam avec arrêt à Noorderkempen et Breda
- 16 trains omnibus Anvers – Roosendaal



LE GROUPE  
SNCB À  
PAIRI DAIZA

# Un Family Day PARADISIAQUE

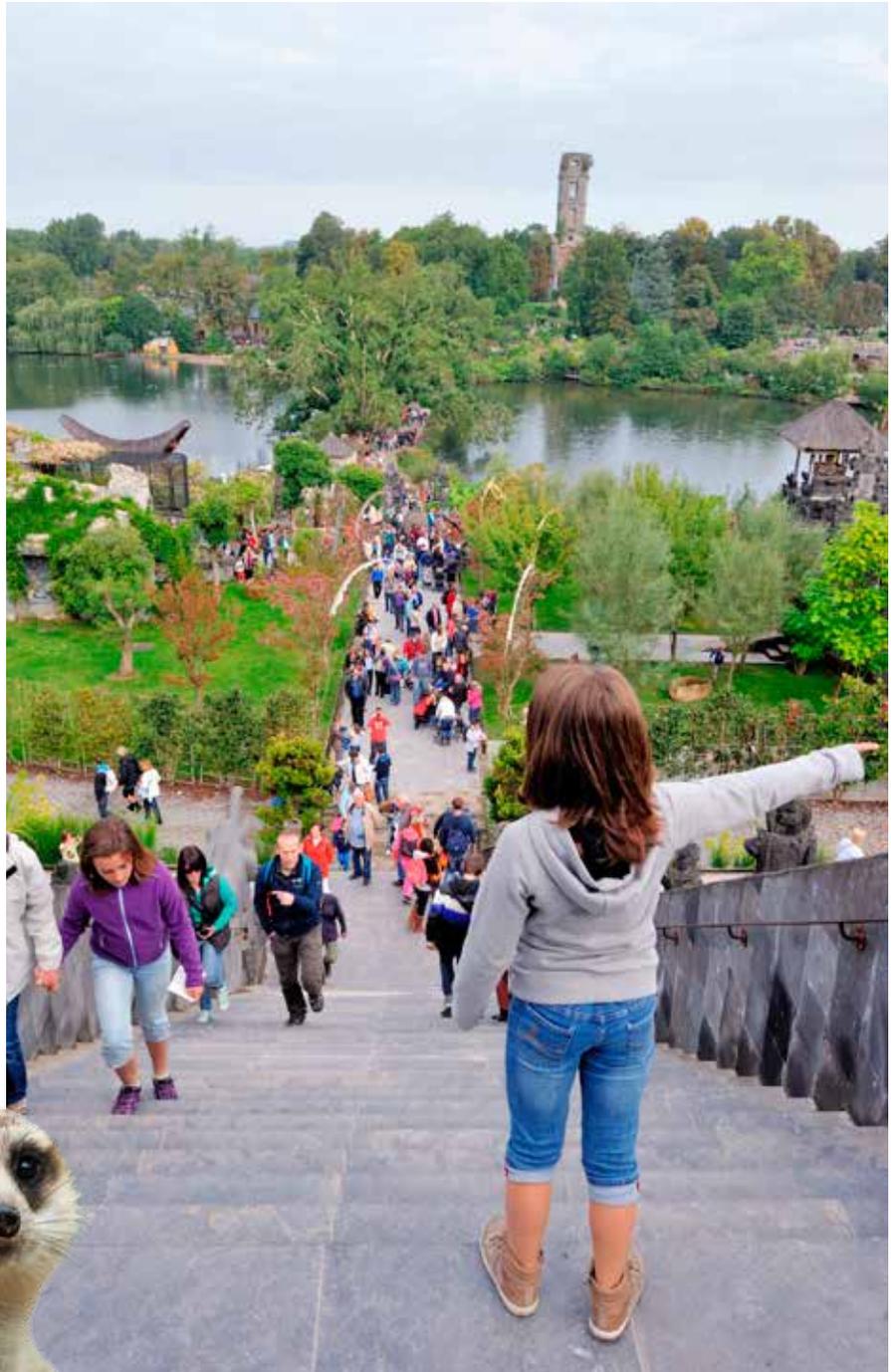
Samedi 21 septembre, le parc Pairi Daiza était exclusivement réservé aux agents du Groupe SNCB et à leur famille. Quel succès : pas moins de 20.000 personnes ont visité le parc dans la bonne humeur. Notre photographe était aussi de la partie. Il a immortalisé les plus beaux moments.



Quelques notes de musique pour donner un air de fête.

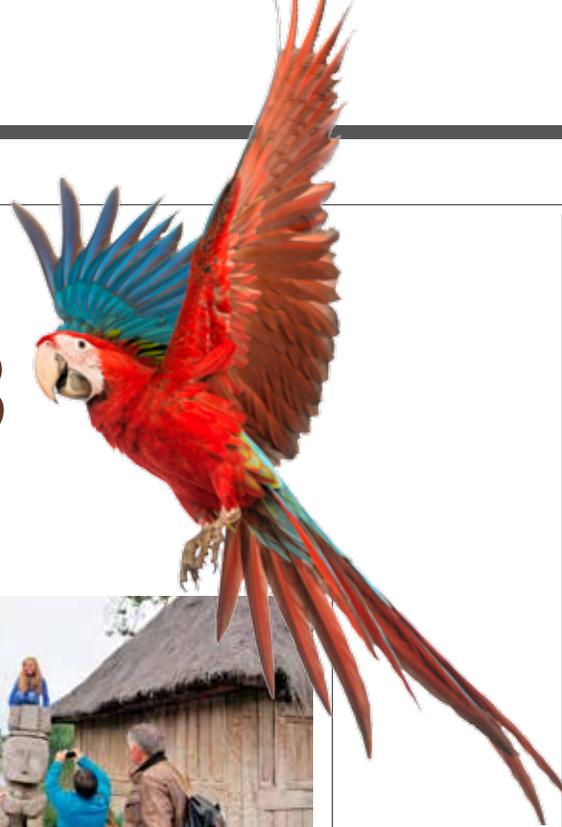


Visite incognito.



Le toit du monde à Pairi Daiza.

2013



Défi pour jeune cascadeuse.



Un train à prendre ?



Oh, c'est tout doux !



Bon, il fallait faire un peu la file, mais ça en valait la peine !



Point fort de la journée : le spectacle des oiseaux de proie.



"A l'année prochaine !"



Une balise ETCS dans la voie.



Le signal double jaune combiné à une information technique.



Une combinaison vert-jaune avec indication de vitesse.

## UNE TECHNOLOGIE EN CONSTANTE ÉVOLUTION

# La signalisation, BASE D'UN TRAFIC FERROVIAIRE SÛR !

Sécuriser le trafic ferroviaire ne peut se faire qu'avec un système de signalisation sûr et fiable. Comment ce système fonctionne-t-il ?

**E**n plus de 180 ans d'histoire, la signalisation a fortement évolué. Au début, on n'utilisait pas de signaux comme on les connaît aujourd'hui. Lorsque les trains ont été plus nombreux et plus rapides, plusieurs accidents nous ont appris que la signalisation était indispensable. Les pionniers ont d'abord introduit un système basé sur des plages horaires : les trains circulaient avec un intervalle de 15 minutes, par exemple. Mais, au moindre retard, ce système n'était pas plus sûr. On a dès lors introduit un système de blocs garantissant la séparation physique entre les trains au moyen de signaux.

Johan Verschaeve, chef de division I-1.31 Produits et systèmes : "L'objectif principal de la signalisation est d'empêcher les collisions des trains entre eux, avec l'infrastructure ferroviaire ou avec des obstacles prévisibles dans les voies. Afin de garantir la distance entre les trains, la voie ferrée est divisée en sections. À l'entrée de chaque section, un signal autorise ou interdit au conducteur l'accès à la section."

La signalisation de dernière génération, comme l'ETCS, permet un contrôle de la vitesse plus performant.

Johan Verschaeve



### Prévenir à temps

"Avec la vitesse sans cesse croissante, les feux rouges et verts ne suffisaient plus pour assurer la sécurité des circulations. La distance de freinage d'un train est généralement plus longue que la distance de visibilité du signal. Si le conducteur ne commence à freiner qu'à partir du moment où il voit le signal rouge, il risque de ne plus pouvoir s'arrêter à temps. Il est donc nécessaire de le prévenir à temps."

C'est pourquoi on peut voir sur notre réseau des signaux tels que le double jaune, ou des combinaisons de vert et de jaune. Un double jaune, par exemple, indique que le train peut encore entrer dans une section, mais qu'à la section suivante il doit s'attendre à un signal rouge et qu'il devra s'arrêter. Cet avertissement permet au conducteur de freiner à temps.

### En constante évolution

Le long des voies ferrées belges, nous trouvons tant des signaux lumineux que des

signaux rétro-réfléchissants. Ces derniers sont des panneaux donnant des informations fixes : indications de vitesse, indications techniques... Les deux types de signaux se complètent.

"La signalisation donne de plus en plus d'informations. Peu à peu, la signalisation latérale (les signaux classiques qui se trouvent le long des voies) a atteint ses limites. C'est pourquoi la signalisation évolue actuellement vers un affichage permanent à bord du train. Avec un système de signalisation en cabine, l'ordinateur de bord interprète les informations transmises et affiche un profil de vitesse. De plus, ces systèmes contrôlent en permanence la vitesse du train afin d'éviter les excès de vitesse et les dépassements de signaux. La signalisation à bord permet donc un contrôle de la vitesse plus performant que la signalisation latérale classique. La signalisation en cabine est déjà réalité sur toutes nos lignes à grande vitesse et fera son entrée sur le réseau classique avec l'installation de l'ETCS." ■

# A 60 ans, une nouvelle carrière

## AU SEIN DU GROUPE SNCB

**Vous le savez, le Groupe SNCB cherche constamment à engager des profils techniques, des personnes pouvant exercer un métier en pénurie. Et pour ce faire, rien de tel que de recruter quelqu'un ayant une longue expérience et des connaissances étendues ! Comme notre nouveau collègue Jean Boxus, 60 ans, qui vient de commencer sa carrière chez Infrabel.**

**J**ean Boxus, ingénieur civil récemment recruté par Infrabel, a commencé à travailler au sein du Groupe SNCB le 23 septembre 2013. Qu'a-t-il de particulier ? 60 printemps et pas moins de 36 années d'expérience dans le domaine des composants électriques.

### Une longue expérience

Son expérience, il l'acquiert principalement chez Philips Components, en tant que manager de produit, puis chez Vishay Intertechnology, comme chef de projet et d'opérations. "J'ai passé neufs années de ma carrière expatrié en Asie", explique-t-il. "A partir du début des années 2000, Vishay Intertechnology entame la relocalisation de certaines lignes de fabrication

"Mon grand-père aussi était ingénieur et cheminot."

Jean Boxus

de composants en partie en Chine. Entre 2007 et 2008, il s'en suivra une restructuration de l'activité en Belgique : j'en fait partie", poursuit-il. Notre nouveau collègue continue son activité en tant que consultant, mais les demandes se font de plus en plus rares.

### Séduit par le monde du travail

Malgré cette situation difficile, pas question de prendre sa retraite prématurément. Toujours séduit par le monde du travail, Jean Boxus se met à la recherche d'un nouvel emploi. Lors du Job

Day de juin 2013, où l'objectif était de recruter des ingénieurs en une journée, il convainc les responsables de sélection et décroche un contrat de travail chez Infrabel. "J'aime le secteur des chemins de fer. Une bonne infrastructure permet à un pays d'être compétitif sur le marché international. Mon grand-père aussi était ingénieur et cheminot. Il a notamment contribué au développement des tramways de la côte belge. Par ailleurs, être employé par le Groupe SNCB présente un grand avantage pour moi : je suis sûr que mon emploi ne sera pas délocalisé", dit-il avec un sourire.

### Faire la différence

Jean Boxus fait aujourd'hui partie d'une équipe de quatre auditeurs pour produits électroniques et électriques chez Infrabel. "Concrètement, je vais évaluer les pièces électriques et électroniques que nous achetons", explique-t-il. L'expérience et la connaissance développées par Jean Boxus au cours de sa longue carrière en Belgique et en Asie lui permettront certainement d'exceller dans son travail et de faire la différence. ■



L'expérience et la connaissance développées par Jean Boxus lui permettront de faire la différence.



### Portrait de Joris et Lully des Aulnes

- Joris a débuté sa carrière à la SNCB en 1981 ;
- Il est sous-chef de gare B-MO à Berchem et à Anvers-Central ;
- Joris et Lully forment une équipe depuis 4 ans ;
- Lully des Aulnes est âgé de 14 ans ;
- Au départ, Joris n'était pas sûr que Lully avait du potentiel. Mais ses qualités athlétiques et sa persévérance à toute épreuve l'ont convaincu. La suite appartient à l'histoire...

Eventing =  
dressage +  
crosscountry +  
parcours  
d'obstacles

Le sous-chef de gare Joris Vanspringel, habitué des JO, poursuit brillamment sa carrière de cavalier de haut niveau. Fin août, ce spécialiste de l'eventing a participé au championnat européen à Malmö avec son cheval Lully des Aulnes.

## Joris Vanspringel AU TOP

**L'**équipe belge d'eventing à la 5<sup>e</sup> place du podium, c'est une belle prestation", s'exclame Joris. "Mon classement individuel, à la 22<sup>e</sup> place, j'en suis par contre moins satisfait. Etant le plus expérimenté de mon équipe, je devais passer en premier pour la partie dressage. Et cela ne m'allait pas trop. Par ailleurs, l'épreuve du crosscountry n'était en fait pas assez difficile et c'est justement la partie de la compétition que je préfère."

### Sport méconnu, grands résultats

Notre collègue n'en est pas à ses débuts ; il a déjà participé à 3 reprises aux Jeux Olympiques. Pour un sport qu'il qualifie lui-même de 'seconde zone' dans un petit pays comme la Belgique, c'est un parcours bluffant. Joris : "Les JO, c'est le summum pour tout sportif. La reconnaissance est énorme". Pour affronter de telles compétitions, il faut au moins compter six mois de préparation pour le cavalier et sa monture. Joris et Lully des Aulnes sont déjà en plein entraînement pour le championnat du monde de 2014. "Heureusement, je peux compter sur la compréhension de mes collègues et de ma hiérarchie", raconte Joris. "C'est grâce à leur flexibilité que je peux continuer. Tout l'art consiste ensuite à emmener son cheval au meilleur de lui-même sans blessures. Tous les jours, nous nous entraînons ensemble durant deux heures. Et je travaille aussi quo-

tidienement avec 7 autres chevaux dans l'espoir de préparer un éventuel successeur de Lully. Au final, il s'agit de 7 à 8 h de préparation intensive par jour. Tout cavalier doit, lui aussi, être en pleine forme. C'est pourquoi je fais aussi du vélo 5 fois par semaine."

### Rêver de Rio, Tokyo...

Faire partie du top 16 lors du championnat du monde lui assurera automatiquement un ticket pour les Jeux Olympiques de Rio en 2016. Il participerait alors à ses 4<sup>e</sup> Jeux. Joris espère aussi être prêt avec un second cheval pour aller à Rio. Un investissement risqué lorsqu'on sait qu'un cheval avec un certain potentiel n'acquiert le niveau suffisant qu'à partir de sa 8<sup>e</sup> année. Mais notre ami Joris n'a pas seulement que des bons souvenirs des Jeux. A Athènes, son cheval Over and Over est décédé des suites d'une blessure et d'une erreur médicale suivie de lourdes conséquences. Joris : "Je n'en ai pas été bien pendant des mois. Toutefois, j'en suis sorti mentalement plus fort. J'ai 50 ans et j'ai encore de belles années de compétition devant moi. Grâce au soutien des collègues, de ma compagne (elle est vétérinaire spécialisée dans les équidés), je peux pratiquer mon sport en toute sérénité. Tant que je ne ressens pas la peur et que je fais à 100 % confiance à mon cheval, je continuerai. Je rêve déjà maintenant aux Jeux de Tokyo en 2020."

# Infrabel en vacances : UN CONCOURS PHOTO SUR LA SÉCURITÉ



**L'**été dernier, Infrabel invitait ses collaborateurs à mettre en image de façon créative sa première priorité : la sécurité. De nombreux collègues ont participé à ce concours et ont envoyé leur photo la plus originale. Début septembre, le jury indépendant, composé de représentants des diverses directions d'Infrabel, a opéré une sélection parmi les nombreuses photos reçues et a désigné les lauréats. Découvrez ci-dessous une sélection des meilleures photos !



Johan Detilloux



Yves De Bock



Davide Bartoli



Thierry Meulewaeter



Philippe Thils



Fabrice Lambert



Edwin De Smet



Daniel Evrard



Florence Detaille

## FOCUS SUR LA MOBILITÉ

# B-Mobility : VOTRE PARTENAIRE MOBILITÉ

Notre mobilité devient de plus en plus complexe. B-Mobility, le centre de connaissances et d'informations sur la mobilité de la SNCB-Holding, met tout en œuvre pour offrir une vision claire en la matière.

## 1 Rapport 'Modal split des clients dans les gares belges'

Le rapport traite des résultats des différentes enquêtes sur la répartition des déplacements de et vers la gare par les différents moyens de transport (modal split). Le rapport examine 7 gares (Arlon, Denderleeuw, Etterbeek, Gand-Saint-Pierre, Hasselt, Malines et Ostende).

### Pourquoi cette enquête ?

"Pour l'entreprise ferroviaire, le client occupe une place centrale", explique Sandra Van Belle, spécialiste en mobilité chez B-Mobility. "Pour ce client, la gare représente le point de contact avec le Groupe SNCB en général et avec le produit 'train' en particulier. Mais la gare est également une porte d'accès vers la ville. Par conséquent, une gare est perçue comme un nœud intermodal, un lieu où l'on peut jongler sans aucun problème avec les différents moyens de transport. C'est pourquoi l'accès à la gare doit être organisé de la manière la plus efficace possible. Connaître la façon dont le client se rend à la gare et en revient est, dès lors, de prime importance."

## Conclusions importantes

Dans plus de la moitié des gares observées, le piéton est au premier rang. L'emplacement de la gare et, par extension, la distance jusqu'à la gare, sont déterminants dans le choix du mode de transport. Chacune des gares traitées est étudiée en détail dans le rapport.

## 2 B-Mobility Trends <sup>new</sup>

Denis De Bruyne, également spécialiste en mobilité, est responsable de la publication du rapport B-Mobility Trends <sup>New</sup> : "Ce rapport suit l'évolution d'un certain nombre d'indicateurs au sens large du terme. B-Mobility Trends <sup>New</sup> est une actualisation trimestrielle du Moniteur de la mobilité 2012", commente Denis. En collaboration avec son collègue Bart Wuyts, expert en mobilité, il a également rédigé un rapport sur la libéralisation du transport intérieur des voyageurs. Ce rapport examine la situation au Royaume-Uni et en Suède, où le transport en bus et par les chemins de fer sont déjà libéralisés.

"Connaître la façon dont le client se rend à la gare et en revient revêt une importance capitale."

Sandra Van Belle



## 3 Mobilité en Belgique : chiffres-clés 2010 – 2012

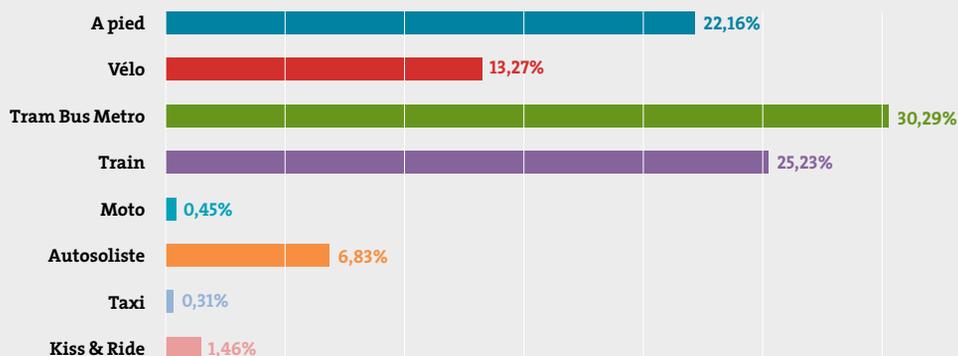
Sofie Christiaens, conseiller, a préparé un dépliant sur les chiffres-clés des trois entités du Groupe SNCB. "Chiffres-clés 2010 – 2012 sur la mobilité en Belgique", qui est paru en octobre, est disponible en format de poche pratique et peut être également consulté sur un Smartphone ou une tablette. La brochure peut être commandée en envoyant un email à [b-mobility@b-holding.be](mailto:b-mobility@b-holding.be) ou via le site web [www.b-mobility.eu](http://www.b-mobility.eu), où les autres publications de B-Mobility peuvent également être consultées et téléchargées. ■

### B-Mobility Day 2013

Le vendredi 13 décembre 2013, B-Mobility organise son 5<sup>e</sup> B-Mobility Day au centre de conférences 'The International Auditorium', à Bruxelles. Cette journée sera placée sous le signe de l'ouverture du marché du transport intérieur de voyageurs par chemin de fer et mettra l'accent sur les attentes du client.



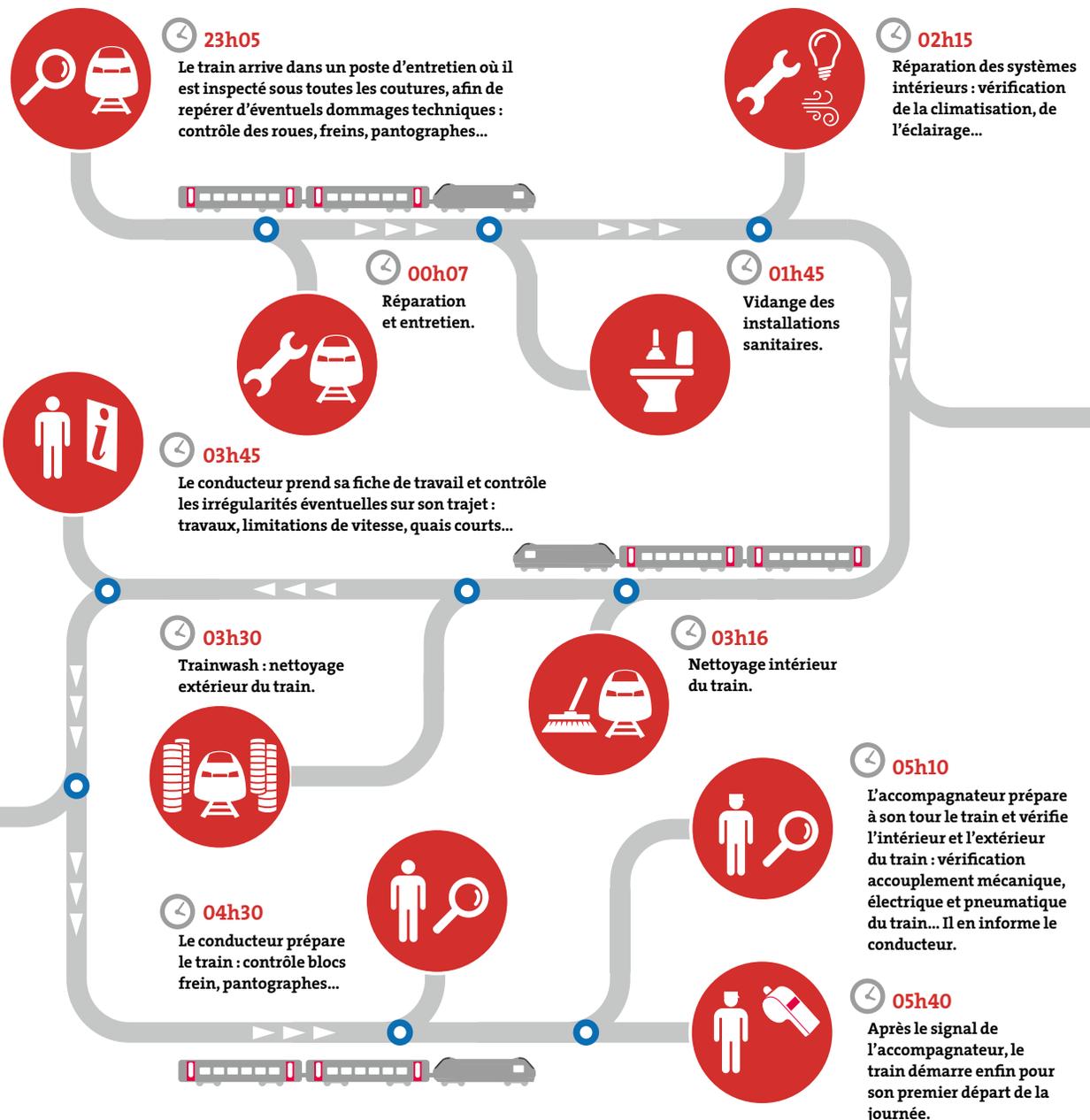
### 'Modal split' à la gare de Gand Saint-Pierre



# La journée d'un train COMMENCE LA NUIT

Les équipes de la SNCB travaillent 24 h sur 24 pour que les trains emmènent chaque jour les voyageurs à bon port de manière ponctuelle, confortable et en toute sécurité.

**T**elle une fourmi-  
lière, des centaines  
de collaborateurs  
SNCB de tous  
métiers sont déjà à  
pied d'œuvre dès la veille au soir  
et durant toute la nuit pour prépa-  
rer le matériel. Ils se relayent pour  
repérer les avaries techniques,  
les réparer, assurer l'entretien des  
machines... En bref, des heures  
de travail et de vérification pour  
que les parcours se déroulent  
dans les meilleures conditions. ■



# Help!

AMENEZ-NOUS  
DE NOUVEAUX  
COLLÈGUES

PLACES DE  
CINÉMA  
À GAGNER!

Votre journée de travail intéresse vos collègues et celles et ceux qui souhaitent le devenir. A gagner : la publication de votre récit dans le journal Metro et des places de cinéma.

En septembre et en octobre, deux agents du Groupe SNCB ont été mis à l'honneur en présentant leur journée type. Celles-ci ont été publiées dans Connect et dans le journal Metro. **Leur but ?** Susciter des vocations.

A vous de faire la même chose : décrivez, à votre tour, 'votre journée type' en utilisant le modèle mis à votre disposition sur les pages H-HR de l'Intraweb.

Les modèles remplis correctement (chacune des 8 étapes doit être complétée dans le respect de la déontologie) seront récompensés par 2 places de cinéma. Et la meilleure réalisation sera publiée dans une édition du journal Metro.

## Comment participer à ce concours ?

1. **Rendez-vous sur la page Home** de l'intraweb et cliquez sur l'onglet 'Amenez-nous de nouveaux collègues' (en haut à droite).
2. **Téléchargez** le modèle 'Journée type en photo'.
3. **Remplissez-le** avec 8 photos de vous au travail et 8 textes courts décrivant votre métier.
4. **N'ayez pas peur** : nous corrigerons les fautes d'orthographe qui se seraient glissées dans votre texte.
5. **Envoyez** le modèle ainsi complété, avant le 10 décembre, par mail à railjobs@b-holding.be

"Dans mon poste de conduite, je me sens comme un poisson dans l'eau."

Le conducteur de train Geoffroy Damien est, depuis le poste de conduite de son train, responsable d'une puissante machine qui transporte des centaines de voyageurs. Un travail qui, à son sens, a un côté magique.



Geoffroy Damien,  
conducteur de train, SNCB

05h50

LÈVE-TÔT

"J'arrive au dépôt pour mon service et je synchronise ma tablette. Je vois ainsi si, par exemple, il y a des travaux sur ma ligne."



06h10

UNE SÉRIE DE TESTS

"Il est à présent temps de préparer mon train avant le départ. Je contrôle tout, sert à l'intérieur qu'à l'extérieur et j'effectue une série de tests, comme l'essai des freins. C'est nécessaire pour la sécurité."



06h45

EN DUO AVEC L'ACCOMPAGNATEUR DE TRAIN

"Je discute avec l'accompagnateur de train qui vient d'arriver. Nous formons une équipe et nous nous aidons l'un l'autre à solutionner les problèmes. Une bonne collaboration est essentielle."



07h22

MES VOYAGEURS

"Arrivé à Mouscron, je suis responsable de la sécurité de mes voyageurs, bien que je ne sois jamais en contact avec eux. En tant que conducteur de train, tu es seul la plus grande partie de la journée."



08h45

PAS DE BOUCHONS

"Dans mon poste de conduite, je suis dans mon élément. Je trouve qu'être conducteur de train est d'un grand intérêt social : sans nous, la Belgique entière serait paralysée par les bouchons !"



13h30

À MON TOUR D'ÊTRE PASSAGER !

"Après avoir parcouru 300 km, je retourne à Tournai, en tant que passager cette fois. Au dépôt, il me reste encore un peu de travail administratif à accomplir."



13h50

ESPRIT D'ÉQUIPE

"Je taille encore une petite bavette avec les collègues ; l'esprit d'équipe est vraiment incroyable ici, bien qu'on ne se voit pas toutes les semaines à cause de nos horaires différents."



14h05

JOUER AVEC LES ENFANTS

"Retour à la maison. Heureusement, j'habite à 5 petites minutes du dépôt. Nous devons parfois composer avec mon horaire variable à la maison, mais l'avantage c'est que je peux passer éternellement de temps avec ma famille !"



Groupe SNCB



Découvrez nos offres d'emploi

[www.lescheminsdeferengagent.be](http://www.lescheminsdeferengagent.be)

Bonne chance!