

CONNECT

MAGAZINE MENSUEL DU PERSONNEL DU GROUPE SNCB | 12.2013 | #93

BeLEAN

une opportunité
pour les
ateliers SNCB



INFRABEL
Opérateur de Transport

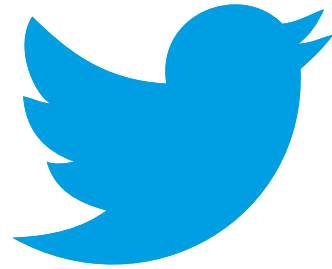
SNB HOLDING

SNCB

Me garer
à la gare

SNCB
sur Twitter

Des véhicules de
service électriques



9 @SNCB

NOUS

- 3 Me garer à la gare
- 10 Trains miniatures GILS
- 20 Un labo très au courant
- 22 Sculpter, ma vie

INFRASTRUCTURE

- 6 Travaux de voie entre Dixmude et La Panne
- 7 Nouvelles infrastructures d'accueil à Geel et Olen
- 12 Rehaussement d'un tunnel à Verviers

PRODUIT

- 11 Your XXL : transport exceptionnel

MÉDIAS SOCIAUX

- 9 SNCB sur Twitter

PATRIMOINE HISTORIQUE

- 16 Train World se développe
- 16 Collections et documents historiques sur Internet
- 21 Locomotive à vapeur à l'AT Ostende

HR

- 13 Anciens collaborateurs Ford Genk et Saint-Gobain Sekurit
- 18 HR Program Office : gros plan sur SAP
- 23 Evoluer dans votre carrière ?

ATELIERS

- 14 BeLean à l'AT Charleroi

DÉVELOPPEMENT DURABLE

- 8 Une voiture électrique pour véhicule de service

GARES

- 23 Pop-up shops à Anvers-Central



colophon

EDITÉ POUR LE GROUPE PAR LA SNCB-HOLDING AVEC

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

PHOTOS Denis Moinil, John Deroo, Reporters, Marc Sourbron, 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



Votre badge vous donne accès uniquement les jours où vous êtes en service.

Le libre-parcours vous donne droit à un tarif préférentiel.

ME GARER À LA GARE POUR ALLER **au travail**

Saviez-vous qu'en tant qu'agent du Groupe SNCB, vous avez le droit de garer votre véhicule sans frais dans un des B-Parkings (équipés de barrières) de la gare où vous prenez le train pour vous rendre à votre travail ?

Pour obtenir un accès au parking (avec barrières) de la gare qui dessert votre lieu de travail, vous devez disposer d'un badge. Vous n'en avez pas encore ? Il vous suffit d'en faire la demande auprès de votre gestionnaire de l'application Badger.

Attention, le badge délivré vous donne accès au parking payant choisi, uniquement les jours où vous êtes en service. Et si vous oubliez votre badge, vous devrez prendre un ticket à l'entrée pour payer. Notez bien que le remboursement du ticket n'est pas possible.

Utiliser un autre parking

Si le parking de votre choix est souvent complet, un deuxième parking, moins rempli, se trouve peut-être à côté. B-Parking vous recommande alors de demander un accès à ce parking voisin. Une autre solution est peut-être de choisir une gare de départ moins fréquen-

tée et d'y introduire une demande d'accès.

Utiliser un autre parking que son parking habituel est toujours possible. S'il s'agit d'un usage occasionnel, il faut prendre un ticket à l'entrée du parking. Ce ticket doit être validé aux guichets pour obtenir un tarif préférentiel sur base du libre-parcours. Le paiement du ticket se fait alors avant de sortir du parking et uniquement par carte bancaire.

Les collaborateurs qui souhaitent utiliser un des parkings avec barrières, qui n'est pas accessible au personnel, bénéficient d'un tarif préférentiel réservé aux voyageurs, grâce au libre-parcours.

La liste des parkings concernés, ainsi que de plus amples informations sur les badges et l'utilisation des B-Parkings se trouvent sur l'Intraweb de la SNCB-Holding > Stations > B-Parking. Pour les autres parkings que ceux de B-parking, le formulaire D226 reste d'application. ■



ASTUCE

La barrière était ouverte lorsque vous êtes sorti de votre parking le soir, mais le matin, l'accès avec votre badge vous est impossible. Pourquoi et que faire ?

Le système du parking vérifie le cycle des entrées et sorties du parking. Comme vous n'avez pas badgé en sortant, le système considère que vous êtes toujours présent dans le parking le matin. Il ne vous laisse pas entrer une seconde fois.

Prenez alors un ticket pour entrer et utilisez votre badge à la sortie. Le cycle entrée/sortie sera ainsi bouclé.



Discussions en gare POUR BRUXELLES

Le 14 octobre dernier, la gare de Bruxelles-Central a accueilli le projet 'Bruxelles en Dialogue'.

Des personnalités comme Herman Van Rompuy (Président du Conseil européen), Daan (chanteur), Pascal Duquenne (acteur), Hadja Lahbib (présentatrice à la RTBF), Elvis Pompilio (créateur), ou encore Erhan Demirci (comédien) soutiennent Bruxelles en Dialogue. Un concept où le partage des expériences et des idées débouche

sur des propositions d'actions concrètes. Les participants de tous horizons, répartis sur trois tables de discussion, une table dans la salle des guichets et deux dans le Salon Royal, ont discuté du thème "En chemin", c'est-à-dire de migration et de voyages, mais aussi de la mobilité dans la région et le pays.

Plus d'infos
sur www.bruxellesendialogue.eu

POUR UN FONCTIONNEMENT graves accidents

Le Centre fédéral de Connaissances pour la sécurité civile a développé une nouvelle procédure afin d'assurer un fonctionnement optimal lors d'accidents de train aux conséquences graves. Un congrès sur ce thème était organisé le samedi 19 octobre dernier, afin de parcourir la procédure au moyen d'une simulation d'accident et en tenant compte des possibilités et technologies actuelles. La procédure a été mise au point grâce à la contribution d'Infra-bel et de la SNCB, qui ont également participé activement au congrès.

Après une explication sur la procédure, les quelque 200 pompiers présents à la Journée de la Désincarcération ont pu participer à une série de workshops. Ces ateliers leur ont permis d'acquérir une meilleure compréhension de la structure d'un train et de son fonctionnement interne. Lors d'un atelier organisé autour d'un autorail caténaire, les services de secours ont aussi pu apprendre comment travailler en toute sécurité sous une caténaire.



23 NOUVEAUX CAMIONS-GRUES pour les arrondissements Infrastructure

Les arrondissements Infrastructure prennent petit à petit livraison des 23 camions-grues achetés récemment par Infra-bel.

Des séances d'initiation à la conduite de ces nouveaux véhicules et au maniement de la grue embarquée sont organisées sur base régulière pour les conducteurs de la direction Infrastructure. Ceux-ci peuvent ainsi en découvrir les multiples avantages : 11 tonnes de charge utile, double essieu arrière, une benne de

6,1 m de long, une cabine plus spacieuse, plus confortable et climatisée...

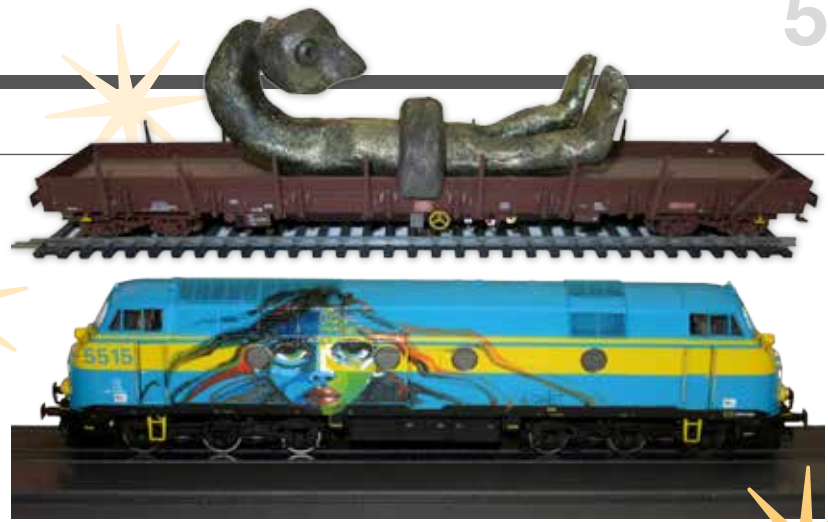
Ces nouveaux camions-grues se caractérisent également par une conduite plus souple et plus agréable grâce à leur boîte de vitesse automatique et sont particulièrement respectueux de l'environnement. Enfin, un poste de commande de la grue, installé en hauteur, derrière la cabine, allie sécurité et vue parfaite lors des manœuvres de chargement et de déchargement.



OPTIMAL EN CAS DE de train



Les pompiers en action lors d'un exercice dans le tunnel du Diabolo.



Pour la vente aux enchères, il a été demandé à des artistes et à des Flamands célèbres de décorer des trains miniatures.

L'action de Noël 'L'art sur la voie' FÊTE SES 20 ANS

En décembre, les chemins de fer organisent, pour la 20^e fois, l'action de Noël 'Kunst op het spoor' (L'art sur la voie). Ce sera la dernière édition sous sa forme actuelle.

Depuis deux décennies, l'action de Noël a pour but de décorer certaines gares et de collecter des fonds pour la bonne cause. L'argent provient de la vente d'œuvres d'art et de parcours en train à vapeur. Au total, nous avons déjà remis près de 600.000 € à des associations œuvrant en faveur d'enfants et adolescents qui souffrent d'un han-

dicap physique ou mental et ne bénéficient pas de beaucoup de soutien financier.

Cette année, le 13 décembre, deux trains à vapeur circuleront de Courtrai à Ypres pour le Last Post. La vente aux enchères des œuvres d'art aura lieu le 20 décembre et la réception de clôture se tiendra le 10 janvier.

Pour plus d'informations :
www.kunstophetspoor.be ou
philippe.vanbrabant@b-rail.be.

Premiers coups de pioche POUR L'AT KINKEMPOIS

Le chantier du nouvel atelier de traction de Kinkempois a démarré début octobre. Ce nouvel espace flambant neuf sortira de terre fin 2015. Remplaçant l'ancien atelier devenu vétuste, il prendra place à quelques dizaines de mètres, dans la gare de formation et sur le site de l'ancien atelier wagon que l'on métamorphose en l'agrandissant trois fois. Ses plus ? Des espaces entre-voies plus larges, des fosses sur pilotis, des voies passantes et non plus en cul-de-sac, des voies longues pour des rames jusqu'à 250 mètres et courtes pour les

locomotives électriques et diesel. Le nouvel atelier de Kinkempois a pour vocation d'être polyvalent pour pouvoir y entretenir et réparer tous types de matériel, des automotrices doubles aux Breaks en passant par les locos type 18 et 27.

Il sera aussi équipé d'un tour en fosse multifonctionnel pour l'usinage des roues et d'un petit carwash intérieur. Et sera aussi 'up-to-date' point de vue performance énergétique : récupération de l'eau de pluie, meilleure isolation, chaudières à condensation, groupes de cogénération, etc.





TRAVAUX DE RENOUVELLEMENT L73

Travaux de voie entre DIXMUDE ET LA PANNE

Cet automne, entre le 23 septembre et le 15 novembre, Infrabel a réalisé des travaux de voie sur la L73 entre Dixmude et Coxyde.

Ces gros travaux ont nécessité de grosses machines !

Sur le tronçon de 16,5 km entre Dixmude et Coxyde, Infrabel a renouvelé les traverses et criblé le ballast. Douze passages à niveau ont été équipés d'un revêtement en caoutchouc silencieux facilitant l'entretien. Les voies à quai ont également été renouvelées dans les gares de La Panne et Furnes.

L'ingénieur David Van Hoey, fonctionnaire dirigeant, le chef de secteur technique Herman De Raedt et le sous-chef de secteur technique Rik Nollet, chefs de chantier, ont suivi les travaux de près. "Pour les travaux sur la L73, nous utilisons des trains de travaux spéciaux. Mais il a d'abord fallu préparer la zone de

chantier. Les installations de signalisation ont été démontées, une grue a évacué le ballast autour des traverses et les fixations entre les rails et les traverses ont été démontées."

Les grands moyens

Herman : "Le moment est ensuite venu d'utiliser les grands moyens ! Le train de renouvellement P93 (photo 1) soulève les rails, les écarte, soulève l'ancienne traverse et la remplace par une nouvelle. Vient ensuite le WP93 (2), un grand wagon de stock transportant du matériel de fixation. Sous cette machine, quatre hommes posent les isolateurs et les attaches Pandrol au bon endroit sur les traverses."

Après le passage de ces grosses machines, une équipe fixe les rails aux traverses (3). Deux grues passent ensuite pour remettre le ballast sur la voie.

Rik : "La cribleuse C75 (4) criblé ensuite le ballast : elle élimine les pierres trop petites, tandis que les grosses pierres retombent sur la voie. Le SSP, une machine de profilage du ballast (5) vient alors répartir correctement le ballast sur la voie. Notre équipe de

"Pour ces travaux, nous utilisons différents trains de travaux spécialisés !"

David Van Hoey



Herman De Raedt,
David Van Hoey
et Rik Nollet.

mètres (6) effectue alors les relevés nécessaires et détermine la position souhaitée de la voie selon les plans."

Herman : "Après les relevés, nous envoyons la bourreuse (7) sur le tronçon. Sur base des relevés, cette machine place la voie dans la bonne position et tasse le ballast sous les traverses. Une équipe passe ensuite pour profiler le lit de ballast. Le train de ballast décharge un supplément de ballast là où il en manque. Pendant ce temps, les équipes Signalisation peuvent remettre leurs installations en place. Vient enfin le DGS, le train stabilisateur, qui fait vibrer la voie et le ballast afin de provoquer les tassements. Cette machine simule le passage de 70.000 tonnes sur les voies !"

Travail de soudure

David : "Après le passage des trains de travaux, les rails sont soudés. Une semaine après les travaux, l'équipe de mètres contrôle la position de la voie. L'équipe chargée du ballast, la bourreuse et le train de ballast corrigent les tassements éventuels. Ce n'est qu'après que les trains peuvent à nouveau rouler à pleine vitesse sur la voie." ■

infrastructure



La gare rénovée de Geel a été officiellement inaugurée.



Le point d'arrêt rénové de Olen.



Nouvelles infrastructures d'accueil À GEEL ET OLEN

Infrabel, la SNCB et la SNCB-Holding ont inauguré, le 2 octobre, les nouvelles infrastructures d'accueil du point d'arrêt d'Olen et de la gare de Geel. Ces infrastructures procurent plus de confort et de sécurité aux voyageurs.

A Geel, les travaux ont débuté fin mai 2012. Infrabel a allongé les quais jusqu'à 330 m, les a rehaussés à 55 cm et renforcés sur toute leur longueur. Les navetteurs profitent dorénavant d'abris supplémentaires et de bancs. Infrabel y a aménagé un couloir sous voies. Désormais, les voyageurs peuvent changer de quai rapidement et en toute sécurité, sans devoir emprunter le passage à niveau.

Point d'arrêt d'Olen

A Olen aussi, les deux quais ont été allongés et rehaussés. Précédemment, les longs trains se trouvaient en partie sur le passage à niveau de la gare, allongeant le temps de fermeture

de celui-ci. De plus, les voyageurs débarquant à Olen ne pouvaient pas prendre place dans les dernières voitures du train, qui n'arrivaient pas à quai.

A Olen (850.000 €) comme à Geel (1.500.000 €), cet investissement constitue une amélioration importante de la sécurité et du confort pour les voyageurs.

L'électrification entre Herentals et Mol dans les temps

Sur les quais d'Olen et de Geel, les premiers poteaux caténaires ont été installés dans le cadre du projet d'électrification de la ligne entre Herentals et Mol (20 km). Ces travaux se poursuivent activement et se déroulent comme prévu. Le projet devrait être achevé pour mi-2015. ■

UN AN APRÈS...

Une voiture électrique POUR VÉHICULE DE SERVICE

C'est en août 2012 qu'a débuté l'expérience pilote sur l'utilisation de voitures électriques en tant que véhicule de service. Le projet en est presque à mi-parcours. C'est le moment de faire le point ! Si les utilisateurs sont particulièrement enthousiastes quant à la facilité d'utilisation des voitures, il y a aussi quelques points d'attention dont il faut tenir compte.

Cela fait presque un an et demi qu'Infrabel a mis en service 6 voitures électriques. Les Areas et les services centraux de la Direction Infrastructure disposent chacune d'un véhicule de service électrique. Le Manager Logistique veille à la rotation de celui-ci entre les CLI", explique Rik Vandormael, chef de projet chez I-I.4. "L'objectif de ce projet pilote est de permettre aux collaborateurs de découvrir les voitures électriques et de nous permettre d'avoir une idée quant à leurs possibilités techniques et économiques."

Faits...

Une réunion de suivi est organisée tous les 6 mois afin de recueillir auprès des utilisateurs autant d'input et de feedback que possible. Les conducteurs sont particulièrement enthousiastes quant à la conduite souple et au moteur silencieux. Une voiture électrique est, en outre,

meilleure pour l'environnement et son 'coût de carburant' jusqu'à 2,5 fois moins élevé que pour un véhicule diesel. A l'achat, le coût d'une voiture électrique est, par contre, plus élevé.

Le projet pilote a également mis en évidence quelques points d'attention, comme des pannes à la borne de rechargement et l'autonomie limitée de la batterie. Par ailleurs, le moteur silencieux peut surprendre les piétons et les cyclistes qui n'entendent pas toujours la voiture arriver. "En pratique, la batterie a une autonomie maximale de 100 km qui dépend, en outre, du poids transporté par le véhicule, des conditions climatiques et du profil de la route."

...et chiffres

Dans chaque véhicule, il y a un journal de bord dans lequel le conducteur consigne des données comme le nombre de passagers, la distance, l'autonomie résiduelle de la batterie et d'éventuelles remarques. Il ressort de ces

données que les 6 véhicules ont déjà parcouru ensemble quelque 30.000 km, ce qui correspond à environ 1.500 trajets 'électriques'. "Nous avons constaté que le trajet moyen compte 19 km et qu'il y a le plus souvent 1 à 2 personnes à bord de la voiture", explique Alain Fayt, gestionnaire du parc automobile d'Infrabel (I-I.6). "Quand on sait que 80 % de nos véhicules de service ne parcourent pas plus de 100 km par jour, alors les voitures électriques peuvent se révéler être un mode de transport adéquat dans de nombreux cas."

Et maintenant ?

Le projet pilote va se poursuivre jusqu'en août 2015. L'objectif pour le temps restant est de continuer à permettre à autant de services techniques que possible de découvrir les voitures électriques. Une fois le projet pilote terminé, une analyse approfondie de celui-ci sera réalisée. ■



Les conducteurs sont particulièrement enthousiastes quant à la conduite souple et au moteur silencieux.

Pour en savoir plus ?

Découvrez la vidéo sur la chaîne Youtube d'Infrabel. Pour en savoir plus sur la politique environnementale d'Infrabel, consultez la rubrique Environnement sur le site web d'Infrabel.



La voiture électrique est reliée à la borne de rechargement.



Avant le départ, le journal de bord est complété.

médias sociaux

@SNCB SUR TWITTER!

“Bonjour! Dès aujourd'hui nous dialoguons avec vous via Twitter. Bienvenue à bord! ^MD #SNCB”. C'était le premier tweet ; il a été envoyé le 24 octobre à 6 heures du matin par Marc Descheemaeker.

La SNCB a franchi le pas et est désormais présente dans les médias sociaux via @SNCB, le compte Twitter officiel. Ce nouvel outil permettra à la SNCB d'être encore plus à l'écoute de ses clients.

La SNCB est ainsi prête à répondre en direct aux questions et remarques des voyageurs. En toute transparence. Sans langue de bois. Quand l'information existe, la SNCB la partage et quand il y a quelque chose d'important à dire, l'entreprise le communique aussi via ce

canal. Quand l'information n'existe pas, elle n'est pas inventée mais la SNCB fait le maximum pour la trouver.

Une équipe de choc

Derrière @SNCB, il y a un team issu d'une étroite collaboration entre B-CF et B-MO. Ces collaborateurs sont habitués au contact avec la clientèle, font preuve d'une fine connaissance du terrain et ont une passion naturelle pour les médias sociaux. Ils ont, en outre, reçu une formation solide et témoignent d'une grande capacité d'écoute et d'empathie pour mieux comprendre le client et lui répondre de manière adéquate.

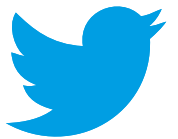
Questions en temps réel sur le trafic, commerciales ou plutôt générales, le compte @SNCB répond à tous les tweets des voyageurs pour autant qu'ils soient corrects et respectueux. Les insultes gratuites et le cynisme ne trouveront pas d'écho au sein des équipes en charge d'assurer le feedback. ■

Quelques tweets :

Merci pour vos judicieux #conseilsàcornu. C'est avec bcp d'intérêt que je poursuis ma connaissance de la #SNCB. ^jc
Jo Cornu

@SNCB rapide, précis et poli... vous allez nous faire aimer le train ... (bon je signale que je suis sur la ligne Charleroi - Bruxelles)

Msieur Obé



@SNCB Bonne chance pr 7 initiative qui rejoint la philosophie des changements futurs: replacer le voyageur au cœur des activités de la SNCB

Jean-Pascal Labille



Le compte Twitter @SNCB est accessible du lundi au vendredi entre 6 et 22 heures pour les questions commerciales et en temps réel. Les questions plus générales sur la SNCB font également l'objet d'une réponse.

Quelques chiffres :

Le 1^{er} jour, la SNCB a répondu à

160 tweets via @SNCB
et à

416 tweets via @NMBS.

Après un jour, la SNCB pouvait déjà compter

1006 abonnés à @SNCB
et

8141 à @NMBS.

SA PASSION les trains miniatures Gils

Stefan Nicolai, de B-MO.312,
travaille d'arrache-pied sur
le nouveau plan de transport, mais
le train le titille également en
dehors de ses heures à la SNCB.



Stefan Nicolai

Depuis 15 ans déjà, c'est un passionné de Gils, un fabricant belge de trains miniatures électriques qui n'existe plus depuis 1965. Son engouement est tel qu'il en a même écrit un livre qui s'intitule 'Trains électriques GILS'. Pour ce faire, il a travaillé en étroite collaboration avec André Raemdonck du Musée du Jouet de Bruxelles, lui-même également passionné de Gils. Stefan : "Enfant, j'étais déjà un fanatique de trains miniatures et cela a perduré jusqu'à l'âge adulte. Comme beaucoup, j'ai commencé par collectionner les petits trains électriques Märklin en fer blanc. Mais les locomotives étaient horriblement chères. Lors d'une vente aux enchères, j'ai remarqué une boîte contenant des locomotives très colorées de la marque Gils, qui étaient en réalité bien moins coûteuses. Je n'avais jusqu'alors pas encore entendu parler de ce fabricant, mais j'ai été immédiatement conquis. Cela fait maintenant 15 ans que je les collectionne et je

possède une trentaine de locomotives, dont 15 qui sont en très bon état."

Une entreprise familiale

Stefan s'est également intéressé de près à l'histoire de la marque liégeoise, plus précisément de Jupille. En 1941, la firme sortait son premier tram miniature et a continué à fabriquer des petits jouets colorés jusqu'en 1965. Stefan a même rencontré les descendants du fabricant. "En 2004, j'ai rendu visite aux anciens ateliers Gils. Il y avait encore pas mal de matériel avec lequel les petits trains étaient fabriqués. Gils était clairement une entreprise familiale. Cette méthode de fabrication à petite échelle est aussi l'une des raisons pour laquelle je tiens tellement à cette marque." Malgré sa collection prestigieuse, Stefan continue d'investiguer et de rassembler. Et il n'est pas le seul à être passionné par les petits trains aux couleurs flashy. Son épouse aussi est contente lorsque, après une exposition, la collection réintègre la vitrine à la maison... ■



'Trains électriques GILS' est disponible au prix de 25 euros. Vous pouvez l'obtenir auprès de Stefan Nicolai ou via le Musée du Jouet, rue de l'Association 24, à 1000 Bruxelles. Email : museedujouet@gmail.com.

Le site web de Stefan : www.berail.be/gils

produit



Acheminement par rail du nouveau pont 'Raborive' à Rivage, sur la ligne 42.



Les voitures M6 ne peuvent pas circuler sur toutes les lignes, car elles sont plus grandes que les mesures standard.

PRODUIT YOUR XXL D'ACCÈS AU RÉSEAU

L'EXCEPTION QUI CONFIRME LA RÈGLE

Un char particulièrement lourd,
un wagon de taille exceptionnelle
ou un pont extrêmement long ?

C'est le bureau I-AR.234

“Organisation des Transports
exceptionnels” qui examine les
possibilités de transporter de
telles cargaisons par le rail.

Pour pouvoir circuler sur le réseau, un wagon ne peut pas dépasser une certaine taille ni un certain poids. Sans cela, des dommages pourraient être occasionnés aux ouvrages d'art, aux voies, aux caténaires ou au matériel lui-même. On dispose toutefois encore, en fonction de la ligne ferroviaire, d'une certaine marge de manœuvre. Et c'est précisément cette marge que l'équipe d'I-AR.234 est chargée de gérer. Lorsqu'une demande

de transport pour quelque chose qui excède les marges réglementaires (transport exceptionnel) est introduite, cette équipe examine quelles sont les possibilités.

Procédure

I-AR.234 utilise la banque de données ORBE. Celle-ci contient, pour chaque ligne ferroviaire, toutes les dimensions des ouvrages d'art et des courbes. Cette base de données est alimentée et mise à jour par les services Infrastructure. Lorsque le produit à transporter excède une hauteur de 4,6 mètres, pèse plus lourd que le poids autorisé par essieu ou ne laisse pas une marge de manœuvre suffisante, le service Infrastructure local est consulté. Ce service peut encore décider d'autoriser tout de même le transport, moyennant d'éventuelles limitations de vitesse. Si le feu vert est donné, I-AR.234 donne un accord provisoire au client. Celui-ci s'adresse alors à I-AR.513, qui établit un itinéraire sur base des restrictions imposées.

Nous augmentons et optimisons la capacité de notre réseau et garantissons la sécurité du transport d'objets indivisibles.

Pourquoi prenons-nous la peine de faire toutes ces démarches ?

Grâce au travail réalisé par I-AR.234, nous pouvons non seulement accroître et optimiser la capacité de notre réseau, mais aussi garantir la sécurité du transport et rendre possible le transport d'objets indivisibles.

Plus qu'on ne le pense

Le transport exceptionnel n'est pas si exceptionnel qu'on pourrait le penser. Chaque année, nous transportons, dans le cadre de ce service, 500 millions de tonnes-kilomètre, ce qui correspond à 30.000 expéditions de 150.000 wagons. Les voitures M6 sont, notamment elles aussi, un exemple de transport exceptionnel. ■

Plus d'infos sur le site web d'Infrabel, sous la rubrique entreprises ferroviaires (produits >> Your XXL).



2.000 m³ de voûte à démonter, soit pas moins de 2.000 tonnes de béton armé.

VERVIERS

Rehaussement d'un tunnel pour permettre LE PASSAGE DE TRAINS À DOUBLE ÉTAGE

Infrabel a entamé fin octobre des travaux dans le tunnel de Verviers-Central. Le but est de rehausser sa voûte d'une cinquantaine de centimètres, pour permettre le passage des trains de grand gabarit, améliorant ainsi le confort des voyageurs.

Ce sera le dernier chantier d'une très longue série sur la ligne 37 ! Fin octobre, Infrabel a entamé des travaux dans le tunnel dit de la "Chic-Chac". Situé face à la gare de Verviers-Central, ce tunnel d'une soixantaine de mètres de long n'offrait pas la hauteur suffisante pour permettre le passage des trains de grand gabarit.

Datant des années '30, cet ouvrage d'art devait faire l'objet de travaux de réfection. Infrabel a donc choisi de démonter totalement sa voûte (près de 2000 m², soit pas moins de 2.000 tonnes de béton armé) et de la reconstruire en la rehaussant d'une cinquantaine de centimètres. Les voitures à double étage pourront ainsi être mises en service entre

Eupen et Ostende. Cela se fera provisoirement 'à ciel ouvert', le temps pour les équipes techniques de recouvrir l'ensemble.

Le budget de ce chantier, qui devrait s'achever début 2015, se monte à 2 millions d'euros.

Des M6 sur la liaison Eupen-Ostende

Cet important chantier va donc permettre à la SNCB de mettre en service sur cette ligne des voitures à double étage M6 et ce, bien avant la fin des travaux. En effet, dès le 15 décembre 2013, deux relations par jour sur la Ligne 37 seront effectuées avec ce matériel récent et à la capacité accrue. De quoi augmenter le confort des voyageurs sur cette liaison très fréquentée. ■

Le passage des trains à double étage sur la liaison Eupen-Ostende va améliorer le confort des voyageurs.

Les travaux sur la Ligne 37 : 25 millions investis en 10 ans

Mise en service dans la première moitié du 19^e siècle, la Ligne 37 se fraye un chemin à travers l'un des reliefs les plus accidentés de Belgique : la vallée de la Vesdre. Entre Liège et Welkenraedt, soit sur près de 40 km, les trains franchissent 27 tunnels (représentant une distance de 4 km si on les mettait bout-à-bout) et 25 ponts ; autant d'ouvrages d'art qui ont, eux aussi, fait l'objet d'importants travaux ces dix dernières années.

La structure d'origine des ponts a généralement été conservée, tandis que les maçonneries et autres éléments assurant l'étanchéité ont été refaits à neuf et élargis. Sur le plan de la sécurité aussi, de nombreuses améliorations ont été apportées : aménagement de voies d'accès pour les services de secours, mise à jour de la signalétique d'évacuation d'urgence...

En une décennie, Infrabel a ainsi investi un total de 25 millions d'euros sur la Ligne 37.

hr

Il y a une vie APRÈS L'USINE

L'annonce de la fermeture de Ford Genk fin de l'année dernière et de celle de Saint-Gobain Sekurit début 2013 aura eu l'effet d'un coup de tonnerre au milieu d'un ciel bleu. Des centaines de travailleurs ont été contraints de chercher un nouvel emploi. Mais les témoignages qui suivent prouvent qu'il n'a, pour autant, pas été mis un terme définitif à leur carrière.

Lorsqu'en mars 2013 l'usine Saint-Gobain Sekurit a décidé de transférer ses activités en Pologne, Alain Keun y était employé depuis 22 ans comme technicien électromécanicien au service réparation des pare-brise avants de voiture. "Nous avons encore fonctionné à mi-régime pendant trois mois, puis plus rien", raconte Alain. "Mais après une telle douche froide, j'ai décidé de foncer et de me trouver un nouveau boulot. La sœur de mon voisin m'a suggéré de poser ma candidature au sein du Groupe SNCB. Elle travaille à la SNCB-Holding et m'a dit que le Groupe recrutait régulièrement du personnel." Après avoir réussi ses examens en juillet, Alain a été engagé en septembre à l'atelier de Salzinnes.

Il effectue actuellement un stage d'un an. Ce nouveau job constitue un défi pour Alain qui, à 46 ans, doit se remettre à étudier : "Les trains m'attirent sur le plan technique. La matière est très intéressante, mais je dois passer pas mal de mes loisirs à potasser la théorie propre aux différentes automotrices." Il peut compter sur le soutien de ses collègues. Ils comprennent d'autant mieux sa situation que certains d'entre eux sont d'anciens membres de la Sabena.

Alain : "Ici, j'ai découvert de nouveaux horizons et mon avenir est assuré. Je garde des contacts avec mes anciens collègues, notamment via Facebook, et je ne puis que fortement recommander à ceux qui n'ont pas encore trouvé de travail, de consulter régulièrement les offres d'emploi au sein du Groupe SNCB."



Alain Keun

Connaissez-vous vous aussi des personnes qui recherchent un nouveau défi ? Alors conseillez-leur de surfer sur www.lescheminsdeferengant.be Le Groupe recherche constamment de nouveaux talents.



Eddy Vermijl

"J'ai vraiment dû repartir de zéro pour apprendre ce métier, mais c'est précisément ça, le défi."

Eddy Vermijl

Eddy Vermijl, 48 ans, a travaillé 27 ans chez Ford Genk comme accompagnateur d'équipe. Il s'occupait de la répartition des tâches et recherchait une solution en cas de problème sur le lieu de travail. Lorsque l'usine a annoncé sa fermeture, la réaction d'Eddy a été immédiate. "En effet, j'ai posé ma candidature dès le 25 octobre 2012, donc le lendemain de l'annonce par Ford de sa fermeture." En fait, à la fin de ses études, Eddy voulait déjà devenir conducteur de train. "Ce qui m'a attiré dans ce métier, c'est le fait que vous 'sortez' – contrairement à l'usine – et la responsabilité que vous devez assumer. Au terme de 6 semaines de formation, le métier répond toujours à mes attentes. La première fois que j'ai véritablement pu rouler moi-même avec un train, ça a été le pied ! Chez Ford, j'appliquais surtout des automatismes ; aujourd'hui, je dois constamment penser à ce que je fais. J'ai vraiment dû repartir de zéro pour apprendre ce métier, mais c'est précisément ça, le défi. Ce qui me plaît."



L'atelier de soudure, réaménagé, permet de travailler plus facilement et de manière plus efficace.



AT CHARLEROI

BeLEAN

UNE OPPORTUNITÉ À SAISIR

L'AT Charleroi voit dans BeLEAN de belles opportunités de modernisation et de meilleure communication au sein de l'atelier.

Il y a un an, le management de l'atelier prenait connaissance du projet BeLEAN. Après une période de scepticisme, l'encadrement réalise rapidement que BeLEAN offre une fenêtre d'opportunités pour se moderniser et surtout mieux communiquer au sein des équipes. Grâce notamment aux tableaux blancs via lesquels chacun peut suggérer des idées d'amélioration. Cette grande chaîne de communication fait partie d'un processus continu. C'est aussi un changement de mentalité qui a pour objectif d'améliorer la fiabilité du matériel au service des clients.

Franz Lorenz: UN FUTUR PENSIONNÉ QUI EN VEUT !

Franz est responsable de la brigade technique de maintenance de l'atelier. Après 37 ans aux chemins de fer dont 15 à l'AT Charleroi, il prendra bientôt sa retraite. Franz est totalement 'BeLEANisé' ! : "Mon fils qui travaille à Industeel m'avait invité à leur Family Day ; j'avais été impressionné par la propreté, le rangement qui y règne. Chez moi, la cave et l'abri de jardin étaient remplis à ras bord. Un jour, j'ai tout trié : les choses pour la cave à la cave, celles pour le jardin dans l'abri. Résultat : un gain de place de 60 %...

Bien-être au travail

Je connaissais déjà les 5S et les principes de BeLEAN ne m'étaient pas étrangers. Dans notre brigade, il y a beaucoup de pièces lourdes à manipuler, créant parfois une gêne dans le travail... Alors on a décidé de faire à l'atelier ce que j'avais fait chez moi et on a gagné 80 % de place ! Finalement, les collègues sont contents, ont plus de place pour travailler et travaillent mieux et plus vite. Mon job est de perpétuer les bonnes habitudes ! BeLEAN, ça ne s'arrête jamais. Et je veux laisser à mon successeur un héritage solide !



Franz Lorenz (à g.) et Pietro Ramunno soudeur au service technique.



Frédéric Vandebogaerde devant le tableau blanc, dans la nouvelle 'zone de communication'.

Frédéric Vandebogaerde, CONTREMAITRE, FIER DE SON ÉQUIPE DE NETTOYAGE

A l'AT Charleroi, l'équipe de nettoyage est devenue la brigade pilote pour BeLEAN. Les 30 personnes de ce team s'occupent du nettoyage des infrastructures du bâtiment et de tous types de matériel roulant. Depuis novembre 2012, une consultante les a aidés à changer l'organisation du travail pour en augmenter la qualité. Frédéric : "Elle n'a jamais imposé ses idées, c'était basé sur de la collaboration. On a d'abord évalué ensemble l'organisation de l'équipe, ensuite on a travaillé avec les agents pour répertorier tous les types de travaux réalisés sur le site, traquer le gaspillage, les pertes de temps, etc. Si une brosse se trouve à 20 mètres et qu'elle peut être à portée de main, c'est quand même plus facile, n'est-ce pas ? Au final, on a également réorganisé le travail en fonction des suggestions des agents. Dans

l'équipe, nous étions déjà fortement acquis aux principes de la propreté. Une équipe de nettoyage se doit de montrer l'exemple !"

Une 'zone de communication'

Une belle avancée a notamment été l'aménagement dans l'atelier-même d'une 'zone de communication'. Frédéric : "On y fait les réunions de répartition du travail chaque matin. Les agents y remplissent leurs fiches de travail et le tableau blanc accueille leurs idées d'amélioration qui sont ensuite priorisées.

La mise en place officielle de BeLEAN a apporté un plus et rejaillit sur le bien-être de tous les collaborateurs de l'atelier. Et nous sommes preneurs de projets. Par exemple, pour le nettoyage des Desiro, nous appliquons maintenant aussi les principes BeLEAN." ■

Une séance d'info BeLEAN à l'AC Malines

Le 23 octobre dernier, une séance d'information sur les avancées de BeLEAN était organisée, pour la 3^e année consécutive, à l'attention du top 300 de B-TC. L'objectif de ce workshop était de présenter les initiatives prises au sein des ateliers, mais aussi d'échanger certaines "best practices" développées sur les sites, garantes de la réussite de la progression de BeLEAN au sein de B-TC.

Frédéric Vandebogaerde et Serge Debaix, agent chargé du nettoyage des installations (à g.). La 'zone de communication', délimitée par des panneaux modernes et équipée de tables et de chaises aux couleurs pimpantes, est un véritable plus en matière de confort et d'organisation du travail.



LE MUSÉE DES CHEMINS DE FER PREND FORME

Train World SE DÉVELOPPE

Tous ceux qui attendent impatiemment l'ouverture de Train World ont considéré le 23 octobre comme une étape cruciale dans la construction du musée des chemins de fer. La vitrine des chemins de fer belges prend forme peu à peu.

En juillet 2012, une partie d'un pont ferroviaire métallique a été transportée de nuit, de Namur à Bruxelles. Le 'Pont du Luxembourg', construit peu après la Seconde Guerre Mondiale (pour remplacer

un pont détruit lors d'un bombardement), a été remplacé par Infrabel par un exemplaire en béton. Ce 23 octobre, la partie du pont – pesant pas moins de 120 tonnes – a été hissée à son emplacement définitif à Schaerbeek, en vue de devenir une des pièces du musée des chemins de fer Train World.

“La pose du pont s'est effectuée en 3 phases”, explique Xavier Nef, architecte à Eurostation et chef de projet pour la construction de Train World. “Le pont a tout d'abord été hissé sur deux transbordeurs pour wagon, au moyen de deux grues de levage. Des colonnes bleues y étaient posées, afin de veiller à ce que le pont soit placé un peu plus haut que les poteaux sur lesquels il devait être déposé. Les transbor-

deurs ont ensuite acheminé le pont jusqu'à son emplacement définitif. Une fois le pont correctement positionné, les transbordeurs l'ont fait descendre jusqu'à ce qu'il repose sur les poteaux.” L'opération a commencé à 7 heures du matin pour s'achever à 16 heures.

Le 6 novembre, un wagon et une citerne ont été placés sur le pont, dont la rénovation peut à présent commencer. ■

Vous avez envie de suivre de près l'avancée des travaux de Train World ?

Nous vous tiendrons au courant via l'intraweb et sur le site www.trainworld.be.

Les collections et documents du PATRIMOINE HISTORIQUE CONSULTABLES SUR INTERNET

Une base de données géante, relative à la collection du Patrimoine historique est en construction. Elle sera consultable par tous.

La collection du Patrimoine historique de la SNCB-Holding est une “belle au bois dormant”, qui est composée de :

- quelque 200 véhicules anciens dont 23 actifs, avec entre autres une locomotive à vapeur en ordre de marche ;
- 20.000 objets : maquettes, outils, mobiliers... ;
- plus de 100.000 photos et 150 heures de pellicules anciennes, 1.000 heures d'images vidéos et 300 heures de films de ligne (dans les années 70, on a filmé toutes les lignes du réseau, à partir du poste de conduite des trains, pour permettre aux

conducteurs de recevoir une formation sur les contraintes des lignes par lesquelles ils devaient rouler. Signaux, aiguillages, panneaux de vitesse... font partie du décor) ;

- 15.500 affiches anciennes, dont 2.000 différentes.

Actuellement, cette très riche collection est en cours d'inventorisation et de numérisation. Ce travail prendra plusieurs années. En surfant sur www.trainworld.be, on peut déjà consulter une sélection d'affiches anciennes et de nos plus belles maquettes de train.



Menu du banquet d'inauguration de la première relation internationale entre la Belgique et la France, en 1846.



Affiche de la SNCB des années 60.



Voiture du train royal de Leopold II et d'Albert I.





1

Deux grues de levage hissent le lourd pont.



2

Le pont est acheminé vers son emplacement définitif.



3

Les transbordeurs placent le pont sur les poteaux. Le 'Pont du Luxembourg' fait désormais partie de Train World.



4

Placement du wagon sur le pont.

Une database accessible à tous

Dans le cadre de l'ouverture de Train World, les données relatives à la collection du Patrimoine historique et à l'histoire des chemins de fer seront rassemblées dans une database géante accessible à tous. La base documentaire 'Diane', véritable catalogue d'articles et d'ouvrages liés au chemin de fer, à la mobilité, aux moyens de transport concurrents, aux techniques... va

fusionner avec la base de données comprenant tous les éléments de la collection du Patrimoine historique.

A terme, il sera possible de consulter cette banque de données géante depuis le musée ou via internet, à la maison. Ainsi, le chercheur, l'étudiant, l'amateur de chemin de fer ou le visiteur de Train World ne devra faire qu'une seule recherche pour trouver rapidement et simplement toutes les réponses à ses questions. ■



A. Vanthomme (1882-1944), chef-garde aux Chemins de fer de l'Etat.



Les installations ferroviaires sont surveillées par des réservistes. Schaerbeek, 1940.



Le viaduc de Butgenbach.

Appel à des bénévoles passionnés de patrimoine historique

La répertorisation et la numérisation du patrimoine historique représentent un travail de titan. Un grand nombre d'objets et de documents ne sont pas encore identifiés ni décrits. C'est pourquoi nous souhaiterions faire appel à l'énergie et aux connaissances de bénévoles passionnés par le patrimoine ferroviaire.

Tout le monde est le bienvenu, l'âge et le niveau de formation n'entrent pas en ligne de compte. L'essentiel est que votre intérêt soit réel ! Vous pouvez participer à la description d'objets et de photos pour notre base de données, effectuer des recherches, scanner et éventuellement traiter des photos et articles de revue, emballer et classer les objets sélectionnés, etc. Il y a du pain sur la planche. En échange, nous vous offrons un encadrement professionnel et les explications nécessaires, par exemple pour utiliser des programmes informatiques spécifiques.

Si vous êtes intéressé, envoyez un mail au doccenter@b-holding.be en expliquant votre motivation ou contactez Iris Heiremans au 02/525 22 43 (numéro interne : 911/52 243).



Petra Wijnants

B-CS.141
HR PROGRAM
SERVICES

A l'arrière, de g. à dr. Marie-Louise Loosen et Joëlle Rakower et à l'avant, de g. à dr. Suad Idraf, Rosine Ndudi et Vanessa Zicot (B-CS.141).

HR SNCB

HR PROGRAM OFFICE : gros plan sur SAP

De g. à dr. Sarah Peirlinck, Kaliopi Papamarinou et Sandrine Tacq (B-CS.143).

A côté de ses autres missions, B-CS.14 développe et gère les processus HR et leurs solutions SAP. Objectifs : une gestion efficace de l'entreprise et un service HR 'orienté client' pour les collaborateurs SNCB.

Outre la gestion des politiques HR, des organigrammes, le planning des besoins en personnel, la gestion des cadres, B-CS.14 HR Program Office définit les fonctionnalités et développe les processus SAP HR. Il met ensuite ces outils à disposition des utilisateurs HR, notamment dans les BLP, et leur offre un support.

Récemment, B-CS.14 a été réorganisé afin de renforcer les différents domaines. Les équipes sont chargées de traiter distinctivement le reporting, la communication, la formation et le support.

B-CS.141 HR Program Services, dirigé par Leentje Brion, traite la communication HR et développe des formations HR entre autres pour les BLP, ainsi que le reporting global (BI).

B-CS.142 Personal Administration / Organisational Management, dirigé par Luc De Mondt, gère l'administration du personnel et la gestion organisationnelle.

B-CS.143 Talent Management, dirigé par Kaliopi Papamarinou, est en charge de la gestion des compétences, des fonctions et des formations.

B-CS.144 Time/Pay, dirigé par Eric Vergouwen, s'occupe de la gestion des temps et de la paie.

Actuellement, 16 personnes composent cette division dirigée par Petra Wijnants, qui est à la recherche de collaborateurs supplémentaires.

SAP HR SNCB

Depuis début 2010, B-CS.14 utilise ce logiciel de gestion intégrée des Ressources Humaines au sein de l'entreprise. Petra Wijnants : "Ce SAP HR propre à la SNCB permet une centralisation sécurisée des données. Source d'infos unique, elle permet d'éviter des données erronées, tardives, perdues. Doté d'un lien avec H-HR, il permet une transmission et une réception fluide des données. Mais nous sommes déjà dans une phase ultérieure : l'intégration de SAP notamment dans ERP pour faciliter la gestion opérationnelle de l'entreprise". Intégration avec le planning des accompagnateurs, avec H-CPS pour les examens médicaux, pour la gestion des uniformes, la gestion logistique des formations, etc.

Petra Wijnants continue : "Travailler dans SAP, c'est d'abord se mettre au service des agents. L'idéal est que chacun puisse avoir une vue sur son dossier et disposer des infos pertinentes pour lui. C'est la notion de trans-



B-CS.142
**PERSONAL ADMINISTRATION/
ORGANISATIONAL MANAGEMENT**

De g. à dr. **Nina De Proft, Luc De Mondt et Fabian De Ré** (B-CS.142).



B-CS.143
**TALENT
MANAGEMENT**

parence. Le nouveau portail HR offre un accès 'personnalisé' à chaque agent, en consultation. Après, on envisagera que les demandes de préinscription pour des formations ou des demandes de congé, par exemple, puissent aussi être gérées via ce système." Mais SAP doit aussi permettre une gestion efficace de l'entreprise. Le reporting s'avère bien utile pour les managers : quel est mon effectif, combien de personnes sont à recruter, combien de jours de congé peuvent encore prendre mes agents ? La centralisation des données permet de contrôler celles-ci plus efficacement et d'implémenter directement les nouvelles réglementations dans le système.

Des utilisateurs satisfaits

Dans le cadre du projet de la gestion intégrée des 'Talents' en SAP, la brigade AR41 de Salzennes a servi de pilote. L'équipe SAP a mis en place, dans le système, la gestion et le reporting des compétences et des fonctions

en complément à la gestion des formations. Marc Bulteel, responsable de l'AC Salzennes : "Je me dois de dire que nous avons demandé une extension du scope du pilote de manière à obtenir une meilleure intégration de l'ensemble des outils nécessaires à la gestion du personnel : compétences génériques, compétences particulières, gestion des formations, gestion des postes de travail et description de fonction. Et le tout avec un 'reporting' simple et efficace pour le management."

Et, à propos de SAP PA/OM, Johan François, responsable BLP L-FS Gand, déclare : "Uniforme, complet et pratique, un tool qui a de l'avenir".

Quelques défis attendent encore B-CS.14 : la gestion de TIME par SAP des 100 % de la population SNCB (50 % actuellement), la poursuite de la digitalisation des formulaires, le développement d'une gestion centralisée des compétences et d'un catalogue complet de fonctions. ■



B-CS.144
TIME/PAY

De g. à dr. **An Van Schuerbeeck et Kevin Lenaerts** (B-CS.144).

SAP, c'est bien utile. Quelques exemples :

- Les données de formation sont centralisées et donc efficacement suivies ;
- On peut sortir en un clic un 'bilan social' pour les autorités de tutelle, pour l'obtention des subsides ;
- Avant, les Directions avaient chacune leur système. Lors d'une mutation de l'une vers l'autre, les données du collaborateur (son numéro de contact d'urgence, par exemple) pouvaient se perdre... Ce n'est plus le cas actuellement ;
- L'utilisation d'un collaborateur est encodée une fois sur son lieu d'origine. Il n'y a donc pas de double encodage, propice aux erreurs.



Toute l'équipe du labo Courant fort.



L'équipe dispose d'instruments de mesure spécifiques.



SAVOIR-FAIRE

Un labo TRÈS AU COURANT !

Un rongeur a détérioré un câble le long des voies, mais les équipes de terrain ne parviennent pas à localiser la panne...

Une mission pour... les spécialistes du labo ES de Schaerbeek !

Le laboratoire ES se compose de trois spécialités : le labo courant fort, le labo courant faible et le labo Télécom.

Le service I-I.4 Courant fort développe et entretient les installations à courant fort, telles que les sous-stations de traction, la caténaire, les postes de distribution d'énergie... Le labo courant fort, qui appartient à ce service, est composé de 16 personnes, susceptibles d'intervenir partout en Belgique. Nous avons rencontré Bernard De Coninck qui en est le responsable.

Pouvez-vous nous en dire plus sur votre principale mission ?

"La recherche de défauts sur un câble élec-

trique consiste à localiser précisément où se trouve le défaut. Il arrive régulièrement que les équipes de terrain et les services d'intervention rapide des Arrondissements soient confrontés à des cas plus complexes. Grâce à notre expertise et à nos instruments de mesure, nous les aidons à localiser coupures et courts-circuits, notamment dans le cas de vols de câbles."

Pour quelles autres missions les équipes sur le terrain peuvent-elles faire appel à vous ?

"Nous intervenons aussi notamment pour les essais avant la mise en service de nouvelles installations courant fort, dans le réglage périodique de ces dernières, dans le traitement des huiles des transformateurs et pour des

mesures spécifiques sur les installations existantes (si on constate des creux de tension, par exemple). Des essais sont également effectués dans nos locaux sur de nouveaux composants. En outre, certains essais se déroulent en étroite collaboration avec le labo courant faible et avec le labo Télécom.

En détectant les défauts ou les creux de tension, nous contribuons à une réparation ou une intervention plus rapide."

Et un défaut plus vite réparé a un impact positif sur la disponibilité des installations électriques, sur la sécurité du trafic et sur la ponctualité !

"Grâce à notre expertise, nous aidons les Arrondissements à localiser coupures et courts-circuits."

Bernard De Coninck

Le courant fort se définit comme tout courant électrique d'une tension de plus de 50 V. Sans courant fort, tout trafic ferroviaire devient impossible :

- en effet, cette énergie électrique constitue le mode d'alimentation principal pour le matériel roulant (les lignes électrifiées représentent plus de 3.000 des 3.500 km du réseau) ;
- la signalisation ne fonctionnerait plus, ce qui paralyserait la totalité du trafic ferroviaire.

patrimoine historique



En 2013, voir une locomotive à vapeur dans un atelier de traction n'est pas chose courante. C'était pourtant bien la réalité à l'AT Ostende, où nos techniciens ont offert une seconde jeunesse à la locomotive à vapeur 29.013, à l'occasion d'un entretien approfondi.

Une locomotive à vapeur À L'AT OSTENDE

2013, c'était l'année du grand entretien de cette imposante locomotive à vapeur relevant du patrimoine historique de la SNCB-Holding. Au printemps, la chaudière à vapeur avait déjà été prise en main par une firme spécialisée anglaise. Et, en août et septembre, l'AT Ostende a finalisé le travail : une révision complète et des réparations aux roues et à la suspension étaient devenues nécessaires.

Le know-how d'Ostende

Aussi bien la locomotive que le tender ont été levés au sein de l'atelier. Ensuite, tous les éléments

du tender ont été désolidarisés et les pièces ont été démontées puis nettoyées dans une 'machine à laver'. Quatre techniciens de l'AT/ATE (Atelier Traction Electrique) d'Ostende ont ainsi travaillé durant environ 250 heures à la locomotive et au tender. L'atelier central de Malines s'est chargé du reprofilage des 4 petits essieux.

L'AT Ostende s'est particulièrement penché sur la suspension et plusieurs interventions techniques très spécialisées ont dû être effectuées. Des pièces d'appoint ont été nécessaires pour soulever le mastodonte. L'atelier de traction dispose de connaissances très spéci-

ifiques concernant les 'paliers lisses' (système de roulement). Une expérience qui est venue bien à point pour la réparation de l'essieu avant de la locomotive. Il y avait un 'jeu' latéral de 4 mm à la roue avant et c'était perceptible lors des circulations de la locomotive, qui oscillait alors légèrement sur la voie. Nos techniciens ont placé une plaque d'épaisseur qu'ils ont eux-mêmes conçue sur la partie basse de l'essieu avant. La sécurité d'exploitation reste évidemment une priorité absolue pour la SNCB. A présent, la locomotive à vapeur, toute ragaille, a un bel avenir devant elle ! ■

LA 29.013, TOUJOURS EN FORME

La locomotive 29.013 a tracté le dernier train à vapeur ayant circulé en Belgique.

Plus des deux tiers des locomotives des chemins de fer belges ayant été détruites durant la seconde guerre mondiale, l'industrie belge ne parvenait pas à satisfaire la demande de locomotives. La Belgique s'est alors tournée vers l'American Locomotive Company pour commander 300 locomotives. Elles ont été numérotées de 29.001 à 29.300. La 29.013 faisait partie de

la première livraison. Les type 29 se révélèrent être de bonnes machines populaires auprès des machinistes, grâce à leur confort et à leur facilité d'utilisation. Elles pouvaient circuler sur les reliefs plus accidentés et tracter tant des trains de voyageurs que de marchandises. Le personnel leur donna le surnom de 'Jeeps' en référence aux voitures 'tout terrain'.

Historiquement parlant, la 29.013 est importante, car c'est avec cette locomotive



Déchargement d'une type 29 dans le port d'Anvers (1946).

que s'est terminée l'ère de la vapeur pour le transport de voyageurs en Belgique. Le dernier train à vapeur a circulé en service normal d'Ath à Denderleeuw le 20 décembre 1966. Aujourd'hui, la type 29 fait partie du matériel historique roulant de Train World, qui peut être loué pour rouler sur l'ensemble du réseau belge lors d'un événement. ■

nous



TALENT ARTISTIQUE

L'art

COMME BALLON D'OXYGÈNE

“Cela ne me lâche jamais, même la nuit.” C’est Philip Moerman, de B-TC.434 bureau de dessin ‘bogies’, qui le dit. Notre collègue est sculpteur, corps et âme. Pour lui, ce n’est pas un hobby, mais plutôt un ‘art’ de vivre. Rencontre.

Le talent de Philip (52 ans) est total ; il maîtrise les différentes techniques en sculpture comme aucun autre. “J’ai suivi 5 ans de cours de sculpture à l’académie des Arts de Harelbeke”. Et Philip a de qui tenir : son papa, joaillier, a créé des bijoux exceptionnels qui ont notamment été portés par la princesse Caroline de Monaco. La boucle est bouclée, car Monsieur Moerman père collabore aussi parfois aux œuvres de son fils.

Le perfectionnisme, une obsession

La sculpture, c’est bien plus qu’un hobby pour Philip. Chaque année, avec des amis sculpteurs, il se rend à la Mecque du marbre, à Carrare, pour y pratiquer son art. Ces voyages sont souvent le point de départ de nouvelles œuvres. Mais quelles sont ses sources d’inspiration ? “Des sujets qui me touchent, positivement ou négativement, qui m’interpellent et, bien sûr, la beauté féminine. Le fil rouge qui traverse mon travail est le figuratif avec une interprétation abstraite ou réaliste. Chaque sculpture doit être absolument parfaite et je peux en avoir des insomnies. Il y a toujours un

petit livret de notes sur ma table de nuit. Pour ne pas rater une bonne idée qui me viendrait encore (il sourit).”

Ce perfectionnisme, c’était aussi la raison pour laquelle Philip a souhaité approfondir après des années d’études en dessin artistique, en céramique et en sculpture les aspects plus techniques de son art. Il a ainsi travaillé aux côtés du célèbre artiste sculpteur Irénée Duriez. Il y a aussi appris à travailler le bronze.

Contrôle total, liberté totale

Philip : “Comme la technicité de mon art est désormais acquise, je peux à présent le développer en toute liberté. Mon job à la SNCB est garant de ma totale ‘indépendance’ artistique. Je ne suis pas lié financièrement à une galerie d’art qui vous pousse en général dans telle ou telle direction. Le fait d’avoir terminé mes études artistiques à la quarantaine et d’avoir finalement commencé à sculpter assez tard a eu un certain impact sur mon travail artistique. Je n’ai jamais dû céder à des compromis.” Philip participe à des expositions et travaille aussi sur commande, bref c’est du costaud à côté d’un job intense à la SNCB. Pour Philip, c’est le par-

fait équilibre. “Etre dans mon atelier a quelque chose d’apaisant”, affirme l’artiste. “Après une journée de travail bien remplie, je prends d’office le chemin de l’atelier. Après une demi-heure, mon stress s’est volatilisé. Ensuite, je me rends en toute sérénité vers mon domicile. Sculpter, pour moi, c’est une respiration, je ne peux faire sans. La seule exception, c’est le dimanche, un jour sacré que je consacre entièrement à mon épouse (il rit).” ■

“Travailler à la SNCB m’offre une vraie liberté artistique.”

Philip Moerman



Philip, le cheminot

Après avoir obtenu son diplôme A2 en électromécanique, Philip est entré à la SNCB – en septembre 1980 – comme poseur de voies. Il a ensuite travaillé en tant qu’ajusteur-mécanicien, dessinateur adjoint, dessinateur technique et est à présent sous-chef de bureau à B-TC.434, en charge du suivi de l’achat des bogies de Desiro.

En savoir plus sur Philip et ses œuvres ? Surfez www.moermansculptures.be.

gares



Depuis le 1^{er} novembre, les voyageurs et visiteurs peuvent faire du shopping dans la 'pop-up gallery' d'Anvers-Central.



Les 'pop-up shops' DÉBARQUENT À ANVERS-CENTRAL

Dans ces magasins temporaires se trouvent un mélange surprenant de vêtements et mobilier rétro et exclusifs, sacs à mains de luxe, élégantes chaussures écologiques, bijoux artisanaux en verre et céramique, une collection unique de vêtements pour enfants et encore bien d'autres créations innovantes. Sans oublier des gadgets de qualité ou encore des skates et des snowboards. L'initiative est soutenue par des étudiants de la

Haute Ecole Karel de Grote. Ce projet s'inscrit dans le cadre de leur travail de fin d'études. Les pop-up stores sont ouverts tous les jours de 11 à 19 heures (sauf le lundi), jusque fin décembre.

Ces boutiques permettent à la cathédrale ferroviaire d'Anvers de confirmer son rôle de figure de proue dans son propre quartier. La 'Middenstatie' constitue un nœud de mobilité idéal, où voyageurs et passants peuvent compter sur un éventail de commerces et de services. ■

hr

Que faire pour évoluer DANS VOTRE CARRIÈRE ?

Vous voulez évoluer dans votre carrière ? En tant que collaborateur du Groupe SNCB, vous êtes au bon endroit : des épreuves fermées et des épreuves de sélection sont régulièrement organisées par H-HR 14 Recruitment.

Les épreuves fermées sont organisées à la demande des directions. Elles s'adressent aux collaborateurs des rangs 4 à 9 et permettent, selon les cas, de devenir statutaire, d'évoluer ou de réorienter sa car-

rière. Au cours de l'année 2013, 36 épreuves fermées ont été organisées dans différentes spécialités, telles que chef d'équipe, coordinateur technique, sous-chef de gare voyageurs ou encore moniteur en soudage, etc. Ces épreuves se déroulent en une ou plusieurs parties. Certaines sont composées d'une partie écrite ou de tests d'aptitude et d'un entretien devant un jury, tandis que d'autres consistent seulement en entretien devant un jury. Cette année, vous étiez quelque 1.695 collègues à vous y inscrire.

Les épreuves de sélection pour les statutaires de rangs 4 à 9, qui veulent grimper les échelons, sont organisées tous les deux ans. Deux filières existent : administrative ou technique. Pour réussir, les collaborateurs passent

d'abord des tests d'aptitude, rédactionnel ou technique et situationnel et, ensuite, un entretien devant un jury. 2580 collègues se sont inscrits cette année.

Pour en savoir plus sur les prochaines épreuves, gardez l'intraweb HR à l'œil et ouvrez régulièrement les "Livres d'instructions électroniques" ou encore consultez les livres d'instructions mis à votre disposition par votre bureau du personnel pour y trouver les avis y afférent.

Les rangs 3 et plus, qui sont en quête de changement, peuvent cliquer sur les "Emplois vacants pour universitaires et assimilés" qui paraissent régulièrement sur l'Intraweb.

N'hésitez pas à vous inscrire en 2014. Nous vous souhaitons beaucoup de succès ! ■



Notre nouveau collègue qui est-ce ?

Répondez correctement à la question ci-dessous et tentez de remporter le véritable jeu de société "Qui est-ce ?"



CONCOURS

Depuis le mois de novembre, vous pouvez jouer à "Notre nouveau collègue, qui est-ce" en cherchant dans votre famille et parmi vos connaissances des personnes qui pourraient devenir nos collègues au sein du Groupe SNCB.

Pour tenter de remporter un des 42 jeux originaux "Qui est-ce ? ©" offerts par Connect en cette fin d'année, choisissez la phrase correcte :

Le jeu du Groupe SNCB est accessible a) uniquement via Facebook

b) via Facebook et l'Intraweb

c) via Facebook, l'Intraweb et une carte postale jointe à votre fiche de paie

Pour vous aider, consultez le précédent Connect ou rendez-vous sur la page Home de l'intraweb/Amenez-nous de nouveaux collègues. Les gagnants seront tirés au sort.

Groupe SNCB

INFRABEL



B SNCB

Envoyez votre réponse par email à connect@b-holding.be avant le 31/12/2013. N'oubliez pas de mentionner votre nom, prénom, numéro d'identification et numéro de GSM.