



## A découvrir aussi dans cette édition:

Les 5 jours GV de décembre 97 à la page 2

La nouvelle SNCB prend visage en page 4

## 1998: changement et progrès

Notre société avance de plus en plus vite. Et ce n'est pas seulement question de vitesse en ligne. Nous innovons à une cadence très soutenue.

Dès le premier jour de travail, nous avons commencé à installer la nouvelle SNCB. Nous disposons de 36 mois pour affiner la structure et la faire fonctionner de manière optimale. Ce ne sera pas trop pour ancrer en chacun de nous la culture d'entreprise dans laquelle nous pourrions franchir avec succès le cap du millénaire.

L'ouverture internationale est un des traits de cette culture nouvelle. Nous y sommes en plein avec la mise en exploitation du premier corridor de fret européen. Avec les Français, les Italiens et bientôt les Espagnols, nous entrons ainsi dans l'ère de la reconquête des parts ferroviaires marchandises.

Dans les prochains mois, nous testerons la loco série 13, une bi-tension (3.000 V / 25.000 V) conçue pour une nouvelle ère du trafic international.

Au printemps, les assemblées générales respectives doivent officialiser la réorganisation (par fusion ou absorption) des filiales fret en deux entités de taille plus appropriée. L'une des entités, ABX, unité de la SNCB même, gèrera des activités de transport diverses. L'autre, filiale réelle, opérera dans le domaine ferroviaire (conventionnel et intermodal).

A la veille de l'été, c'est notre offre voyageurs intérieure qui prendra un coup de neuf avec IC IR<sup>98</sup>. La nouvelle grille horaire se base sur la demande, finement analysée par des spécialistes. C'est la réponse de l'entreprise aux besoins du marché intérieur, dans son volet "service public" et sa facette plus commerciale.

L'année 1998 sera donc bien une période de changements et de progrès. C'EST A DIRE vous la souhaite aussi bonne que vous l'espérez.

## Ah les belles fringues !

Les 20 et 21 novembre, a la SNCB a organisé un défilé de mode pour présenter 14 projets d'un nouvel uniforme. Le modèle sélectionné deviendra, après une période d'essai, le vêtement identifiant les agents du mouvement, les accompagnateurs des trains et les vendeurs.

Parmi les uniformes proposés par quelques créateurs, lequel

sera choisi ? Quatre-vingts "jurés" issus du Transport, de Voyageurs, du Design et de P.S. devaient émettre un avis. D'entre eux, 56 porteront cet uniforme à l'avenir dans leur travail quotidien. C'est une première pour l'entreprise.

Le premier tri a fait émerger bien en tête un modèle qu'on verra apparaître ici et là pour un essai en situation. Son prix d'achat répond aux exigences de base. Côté "création", on a demandé aux jurés

de s'intéresser à divers aspects: le plaisir de porter l'uniforme; sa aptitude à rendre reconnaissables le personnel et l'image de l'entreprise; la plus-value qu'il donne aux femmes et aux hommes qui le portent; sa fonctionnalité et celle des accessoires proposés.

C'EST A DIRE a rencontré trois des jurés. Des témoins de choix, qui porteront demain cet uniforme encore inconnu des autres.

**Anne PIRONNET,**

sous-chef de gare de 1<sup>ère</sup> classe à Bruxelles-Nord.

Ce qui est intéressant, c'est que les personnes qui vont porter l'uniforme puissent donner leur avis. De la façon dont on nous a demandé d'évaluer, je crois qu'on va en tenir compte. Agent du mouvement, sans oublier mon souci de standing, je devais voir plus précisément l'aspect pratique du vêtement. Quand on doit se rendre en campagne, on s'intéresse forcément aux facilités que peut offrir l'uniforme. En tous cas, on nous a présenté de la nouveauté. Les couleurs se rapprochent de celles du nouveau matériel et s'y ajoute pour nous, les dames... un foulard !



**Paul VOITURIER,**

vendeur en gare de Tournai.

Le défilé a été réparti sur 2 jours. Le premier, j'ai été assez surpris par ce qui nous était présenté. Par contre, le lendemain, les costumes étaient nettement plus jolis. En tant que vendeur, je me suis particulièrement intéressé à la chemise et au gilet. C'est le plus important, derrière un guichet... En plus, il faut pouvoir travailler dans un certain bien-être. Je crois qu'il faudra peu de temps pour que la clientèle reconnaisse bien le personnel dans ce nouvel uniforme. Je tiens à souligner en plus que j'apprécie la volonté de l'entreprise de mêler son personnel à des choix qui le concernent directement.



**Eric VAN POUCKE**

accompagnateur de trains à Gand.

J'ai été agréablement surpris de pouvoir donner mon avis. Les couleurs adaptées au nouveau matériel sont frappantes. Mais pour le personnel des trains, j'espère que les vestes de teinte gris clair ne vont pas être trop vite souillées lors de prestations dans des rames plus anciennes. Nous avons beaucoup de choses à porter. Pour nous, il faut un uniforme pourvu de grandes poches avec une doublure qui résiste au frottement des clefs par exemple. Je plaide également pour un renforcement aux épaules: la sacoche est plus lourde qu'auparavant et glisse ainsi plus facilement.



Le conducteur de demain est déjà dans le Thalys !

## C'EST A DIRE tout en couleurs

L'imprimerie centrale de la SNCB, une division de Facility Management, a rodé sa presse quadrichromie. Le format de C'EST A DIRE y entre comme la main dans un gant bien choisi. En outre, le progrès permet un adoucissement des prix de production.

Alors, comme les conducteurs de cette jolie presse, ne boudons pas notre plaisir. La couleur envahit désormais tout C'EST A DIRE. C'est aussi ça, la nouvelle SNCB.



1895: James Thiriar "grave" les gardes-trains dans leur splendeur de ce temps.



1995: c'est sans conteste plus léger, et la sacoche soulage les poches engrossées.

1998: le mystère s'estompe, le personnel s'exprime.





"Présentez... armes" sous la verrière de Paris-Nord: un moment rare dans une vie de cheminot.

## 5 jours en décembre

Semaine marathon en décembre dernier pour les responsables de la SNCB dans un bain de VIP de tous genres. Il s'agissait, après les "répétitions générales" avec du personnel SNCB, de faire sonner les trompettes de la renommée sur la première branche de la ligne à grande vitesse Belge. Le 10: journée royale. Le 11: Paris et Londres avec les principaux fournisseurs. Le 12: mise en valeur des liaisons directes d'Ostende et Namur avec Paris. Le 13: invitation aux riverains de la ligne nouvelle. Le 14: jonction avec les voisins allemands à Cologne. Quelques photos-souvenirs...



Ces jours-là, les copains de la SNCF et de la DB nous ont aidés (et cela servait aussi leurs entreprises respectives) à monter toutes ces opérations très médiatiques. Merci.



Avant le départ, le Roi et la Reine s'étaient fait présenter le personnel de conduite et les trainmanagers (photo à gauche).

Le Roi s'est passionné pendant 40 minutes pour le pilotage de notre formule 1. C'est en cabine de conduite qu'il est "rentré" en Belgique et repassé aux 3.000 V pour atteindre Bruxelles-Midi (photo à droite).

Au retour, c'est une délégation du personnel qui a construit et équipé la ligne nouvelle que les Souverains ont rencontrée dans le train avec les dirigeants de l'entreprise (photos ci-dessous).



Départ Namur, départ Ostende, on inaugurerait aussi, gaiement et studieusement. Enfin, le Thalys a fait également une "joyeuse entrée" officielle à Cologne.



C'EST À DIRE  
- CO 04, sect. 50 -  
Bruxelles - est édité  
par l'Unité centrale  
Communication,  
produit sur papier  
recyclé et distribué  
par le Centre de  
services Facility  
Management.



Les journées d'inauguration, en décembre, ont été fortement médiatisées. C'est bien ce qu'il fallait pour que l'intérêt de la grande vitesse n'échappe à personne. A gauche, en deux photos, une idée de la ruée des médias.



# Un nouvel AT à Anvers-Nord début 2000

L'atelier d'Anvers-Dam va déménager. Il ne répond plus aux exigences environnementales dans un site urbain. Et il est en outre trop décentré par rapport aux activités portuaires auxquelles il est lié. Son remplaçant sera plus loin de la ville, mais en même temps mieux adapté aux fonctions qu'il doit remplir et plus pratique pour les travailleurs.

L'Atelier de Traction a été construit sur le Dam au début du siècle, et une zone résidentielle s'est nichée tout autour. Elle subit bon nombre de nuisances: du bruit et les émanations de fumée provenant des locomotives diesel qui vont et viennent la nuit et le week-end et qui en hiver mettent beaucoup de temps à chauffer le moteur.

D'un point de vue environnemental, l'AT ne peut plus rester sur le Dam. Le permis d'environnement expirera au début de l'an 2000, et dans les conditions actuelles d'ex-

ploitation, la ville ne pourra probablement pas le prolonger.

D'un point de vue économique également, des raisons contraignantes requièrent le déménagement de l'AT à Anvers-Nord. Les activités portuaires se sont étendues de 10 à 15 km vers le nord. D'où de nombreux parcours à vide sur une ligne déjà surchargée, et une perte considérable de temps et d'argent. D'ailleurs, Anvers-Nord occupe une position stratégique: les locomotives peuvent y passer entre deux services.

## IMPORTANTE AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE TRAVAIL

Pour les conditions de travail, Anvers-Nord représente une énorme amélioration. L'AT occupe un volume de quelque 15.000 m<sup>2</sup>. L'espace de travail entre les voies est porté à 7 mètres et abaissé à 0,9 m pour pouvoir travailler de façon ergonomique.

Contrairement à l'implantation au Dam, le car-wash <sup>(1)</sup>

est complètement séparé du reste de l'atelier. Il sera plus que probablement automatisé. Les essais de fonctionnement et de puissance auront également lieu dans des compartiments isolés <sup>(2)</sup> de telle manière que l'atelier en tant que tel ne sera pas gêné par le bruit et les gaz d'échappement qui découlent de son activité. L'approvisionnement en huiles vient de la réserve par conduites hermétiques <sup>(3)</sup>.

En matière d'augmentation de la productivité, l'AT présente également une multitude d'atouts:

- ☐ il compte une dizaine de postes de travail en plus;
- ☐ ces postes sont plus facilement accessibles, notamment grâce au pont-transbordeur <sup>(4)</sup> qui permet d'évacuer via une autre voie les locomotives prêtes;
- ☐ le nombre de voies d'accès passe de 6 à 12;
- ☐ Anvers-Nord dispose d'un faisceau d'échange dans lequel les locomotives entrantes peuvent être facilement rassemblées et prises en charge;
- ☐ il y aura davantage de postes de levage des locomotives de telle sorte que les étapes de l'entretien pourront se succéder plus rapidement.

## UN GROUPE DE TRAVAIL PRÉPARE LE DÉMÉNAGEMENT

Un tel déménagement s'accompagne évidemment de bon nombre de problèmes. Un groupe de travail dirigé par l'ingénieur principal de l'AT élabore des solutions. Ainsi, davantage de moyens de transport (trains et/ou bus) sont recherchés pour le personnel qui doit se rendre quotidiennement d'Anvers-Central à Anvers-Nord. Un restaurant d'entreprise pourrait aussi être ouvert.

## La sécurité s'offre un nouveau livret, pour tous les cheminots

Nous le recevrons tous le nouveau livret de sécurité de la SNCB, qui remplace l'édition limitée précédente.

Jean-Marie Raviart, administrateur-directeur, a souligné en le présentant, le caractère pédagogique de l'ouvrage et l'importance de la sécurité pour la SNCB.

Jusqu'à présent, on distribuait des éditions distinctes du livret de sécurité, adaptées aux tâches des destinataires. Désormais,

tous les travailleurs de l'entreprise auront le même manuel. Ils y trouveront des informations, des conseils et des règles utiles pour travailler en toute sécurité. Quatre années de recherche et de consultations aboutissent au résultat que vous découvrirez prochainement.

La démarche repose sur l'idée que penser sécurité pour soi, c'est aussi penser sécurité pour les autres. Et par suite logique, penser à la sécurité du trafic.

## Une "Charte du Passager" chez nos concurrents...

Nous l'avions déjà dit: à chaque entreprise s'applique la devise "pas de client, pas d'entreprise". Chez nos concurrents, c'est aussi une règle d'or.

Dans son rapport de 1996, la Brussels Airport Terminal Company (BATC) a publié, à l'intention de son personnel, une recommandation on ne peut plus claire. Il s'agit en quelque sorte de sa "Charte du passager".

Tous ceux qui travaillent à l'Aérogare de Bruxelles s'engagent à appliquer les principes suivants:

- ✓ Dans notre métier, vous êtes, vous le passager, la personne la plus importante.
- ✓ Vous n'êtes pas là pour nous. Nous sommes là pour vous.
- ✓ Vous n'interrompez pas notre travail. Vous le créez.
- ✓ Nous ne vous faisons pas de faveur en vous aidant. Votre présence est une faveur pour nous.
- ✓ Vous avez des sentiments et des réactions, des souhaits et des besoins. Nous y sommes sensibles.

✓ Vous exprimez vos souhaits: notre plaisir est de les réaliser.

✓ Vous méritez le traitement le plus aimable et le plus courtois que nous puissions offrir. Il vous sera toujours réservé.

✓ Vous êtes, vous le passager, l'essence même de nos activités.

Nous, les gens de l'Aérogare de Bruxelles, sommes prêts à renouveler cet engagement chaque jour. Nous sommes fiers de cette aérogare. Nous vous demandons simplement de respecter les lieux et de maintenir envers les autres passagers la même courtoisie que vous souhaitez à votre égard.

A méditer...

Pour nous tous qui travaillons à la SNCB, le service à la clientèle constitue également une priorité absolue.

Il s'agit du fil rouge de la nouvelle culture d'entreprise. Un must. Si nous voulons satisfaire notre client et le garder, nous devons au moins pouvoir lui offrir la même qualité que celle qu'il trouve chez nos concurrents.



## L'UIC sur Internet

Depuis janvier 97, l'UIC se trouve également sur Internet. Vous pouvez en consulter les sites à l'adresse reprise au coeur de cet encadré.

Il existe des sites pour les non-membres contenant une présentation générale de l'UIC, de ses tâches, la liste des membres, le

rapport annuel, un panorama des nouvelles technologies...

Il y a ensuite les sites pour les membres, uniquement accessibles avec un mot de passe. On y trouve les procès-verbaux des réunions, l'agenda des événements. Les échanges de correspondance entre membres sont possibles via ces sites.

<http://www.uic.asso.fr/>

**IC IR 98**

## Nous démarrons avec vous

Encore 4 mois et notre service intérieur tournera sur la base d'une nouvelle grille horaire. On appelle cette offre IC IR 98.

La SNCB va beaucoup communiquer sur ce thème important: la clientèle doit être informée en masse et choisir en fin de compte de prendre le train.

Mais le personnel de la SNCB aura la priorité absolue. En d'autres mots, nous démarrons avec vous.

Depuis le 6 janvier - et jusqu'au 20 février - les cheminots direc-

tement concernés par cette offre reçoivent une formation sur le nouveau système horaire et les innovations qui l'accompagnent.

Ce projet une fois achevé, c'est tout l'effectif de l'entreprise qui recevra une information de base sur la nouvelle offre.

Après viendra le tour de la presse et le public sera progressivement approché, en commençant par la clientèle actuelle.

Concrètement, la prochaine édition de C'EST A DIRE, qui paraîtra le 26 février, contiendra un dossier

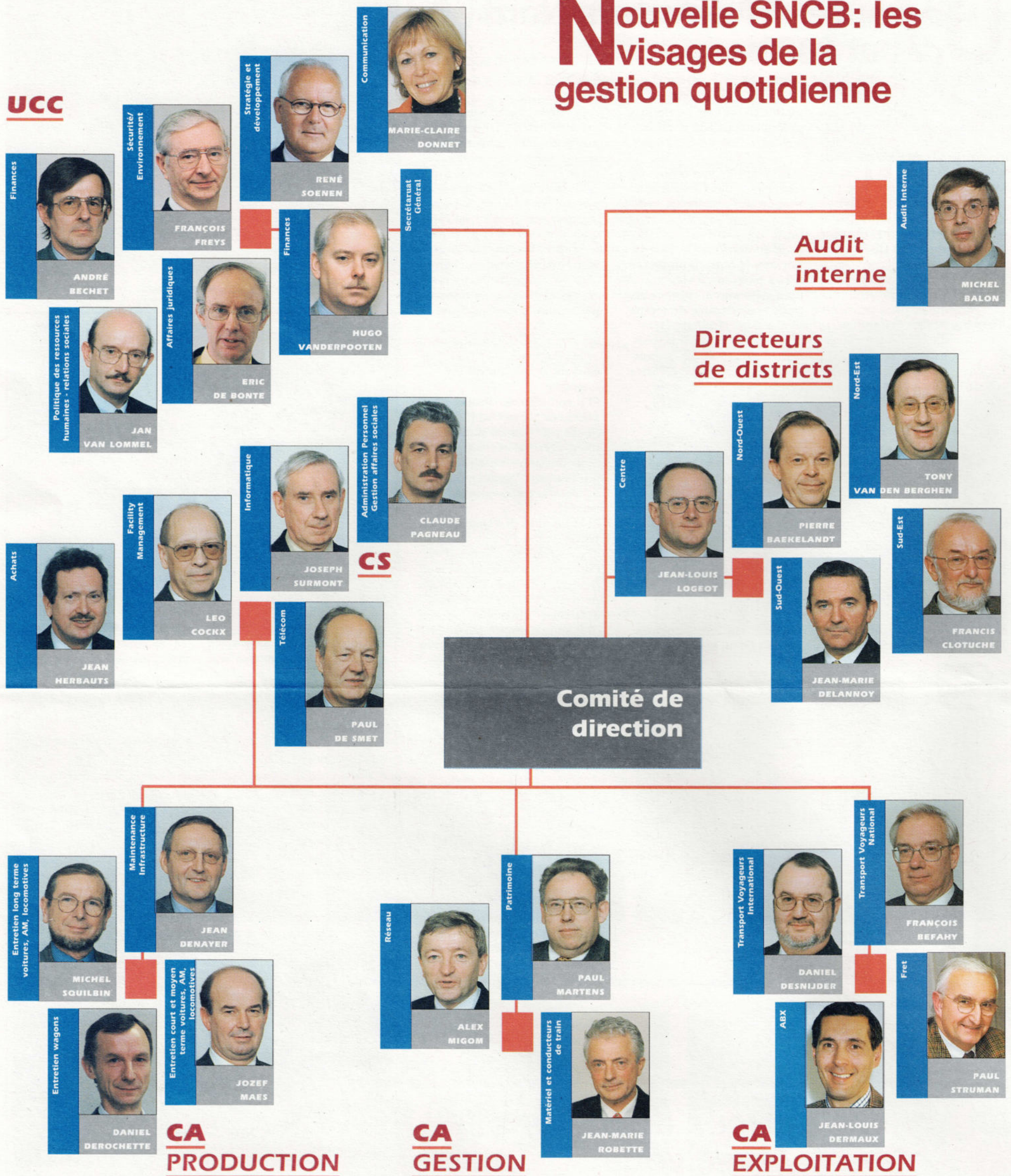
spécial IC IR 98. Elle vous sera distribuée accompagnée d'une disquette ARI spéciale.

Cette disquette n'est pas l'ARI-disc complet qu'on mettra en vente pour la nouvelle saison. Elle donne des indications sur ce que sera le service à partir du 24 mai mais ne contient pas les autres volets d'information.

C'est la même disquette qu'on remettra par la suite aux titulaires d'une carte train qui viendront renouveler leur période de validité.



# Nouvelle SNCB: les visages de la gestion quotidienne



Ils (et elle) ont pris le 1<sup>er</sup> janvier dernier leurs fonctions de gestionnaires de la nouvelle SNCB. Progressivement, ceux qui en sont encore loin physiquement se rapprocheront du gros de leurs troupes là où il se trou-

ve. Question d'aménagements et de déménagements.

Mais le travail est entamé, bien sûr, et l'entreprise commence à fonctionner comme le plan de réforme le prévoyait.

Le Comité de direction, groupé au centre de notre présentation, ne va pas rester dans une tour d'ivoire. Chacun de ses membres appartient à plusieurs "comités de gestion", groupes de travail constitués pour cha-

que centre et chaque unité centrale, qui comprennent également le manager et peut-être un ou plusieurs de ses collaborateurs directs.

Par le biais de ces comités de gestion, les pro-

blèmes qui se posent dans les centres et unités centrales seront rapidement connus des instances de décision. Et des solutions pourront être apportées rapidement.