

Colas Rail poursuit sa route sur de très bons rails

L'interview que nous a accordée Erwin Gelaes, directeur général de Colas Rail Belgium (CRB), est une belle occasion d'en apprendre plus sur l'univers des infrastructures ferroviaires. Il évoque largement les activités de son entreprise, l'impact de la crise sanitaire et se montre optimiste pour l'avenir.



Quel est précisément le métier de Colas Rail ?

Nous avons deux spécialités : la pose de voies de chemin de fer et l'installation de caténaires. En ce qui concerne l'activité voie, je tiens à préciser que nous effectuons nous-mêmes le soudage, car très peu d'entreprises ferroviaires le font elles-mêmes en Belgique. Nous disposons d'une dizaine d'équipes spécialisées dans ce domaine. Nous réalisons le soudage tant pour Infrabel qu'en sous-traitance pour des entreprises privées comme les ports de Zeebrugge et d'Anvers ou SIDMAR (ArcelorMittal) à Gand. Nous ne possédons pas d'activité de signalisation au sein de CRB. Dans le cas où un projet contient cette spécialité nous faisons appel à notre maison-mère en France ou nous cherchons un partenaire en Belgique.

Comment êtes-vous impactés par la crise sanitaire ?

Dans l'ensemble, tout se passe bien même si les difficultés sont réelles.

Nous avons imaginé une année 2020 très différente. Nos collaborateurs ont bien compris l'ampleur du problème sanitaire et se sont montrés très respectueux des règles de distanciation et de protection puisque nous n'avons enregistré aucune infection pendant la première vague COVID-19. Nous avons donc pu compter sur toutes nos forces vives pour les nouveaux projets, comme la gare d'Ath pour laquelle Infrabel nous a sollicités en mars 2020 avec un lancement des travaux prévu un mois plus tard. Nous y sommes arrivés et ce projet fut un succès en respectant les délais et avec la satisfaction de nos clients.

La deuxième vague du COVID-19 a été plus compliquée. La situation est devenue franchement pesante et cela s'est traduit par quelques contaminations au sein de l'entreprise. En cas de contamination ou de contact à haut risque, le service de prévention externe Mensura est immédiatement informé. En plus du tracing organisé par les autorités publiques, nous en avons effectué un nous-mêmes. La première question que nous

posons à nos collaborateurs est invariablement la même : « utilisez-vous votre masque sur le chantier et pendant le transport ? ». Le télétravail n'est évidemment pas possible dans notre secteur, sauf pour le personnel administratif et le département d'ingénierie que nous avons évidemment autorisé à télétravailler.

En quoi consiste votre politique de prévention des accidents ?

La sécurité est un des fondements de l'entreprise, pour Colas Rail la prévention des accidents passe avant tout est cela se traduit vraiment sur le terrain.

Nous utilisons deux personnages de BD, baptisés Max et Carl. Les affiches de Max, que nous recevons de l'Union des Entreprises de Travaux Ferroviaires (UETF), expliquent très clairement comment, par exemple, souder en toute sécurité ou effectuer des opérations de levage sur chantier.



Erwin Gelaes, directeur général
de Colas Rail Belgium



BELGIUM

Indépendamment de ces deux systèmes, des réunions de sécurité rassemblant le responsable et les travailleurs sont régulièrement organisées. Elles sont l'occasion de discuter de la pertinence de la méthode ou des matériaux. Les travailleurs souhaitent que l'on parle des tâches auxquelles ils sont occupés à ce moment-là.

Outre tout ce qui précède, nous appliquons également les mesures de prévention habituelles.

Que pensez-vous de l'accord conclu avec Infrabel/Tuc Rail sur le remboursement forfaitaire des coûts directs résultant de la crise sanitaire ?

Je pense que c'est une excellente chose et je sais aussi que l'UETF, avec Infrabel, y a consacré beaucoup de temps afin de trouver une solution équilibrée. Tous les points importants ont été abordés et on a également demandé l'avis des entrepreneurs qui, au final, ont validé l'accord. Il faut dire qu'il facilite grandement la signature rapide de contrats pour de nombreux et différents projets. Nous y avons déjà eu recours une fois et tout s'est parfaitement déroulé.

Rencontrez-vous des difficultés à recruter du personnel ?

Il y a quelque temps, je vous aurais répondu oui, mais nous avons changé notre fusil d'épaule. Nous sommes toujours à la recherche de personnel expérimenté, mais nous formons également nous-mêmes des personnes motivées. J'ai personnellement pu constater que les jeunes entre vingt et trente ans sont très ouverts à ce type d'approche. Ils veulent savoir ce dont ils vont apprendre, où ils seront dans cinq ans, quelles sont leurs opportunités de carrière, etc. Ces questions, nous devons pouvoir y répondre dès l'embauche. En jouant cartes sur table, nous attirons des candidats. Ces jeunes sont très importants pour nous, car ils pourront nous aider à faire le saut technologique et à automatiser le suivi de nos chantiers.

Les personnes que nous engageons ne commencent pas immédiatement sur le chantier. Le programme de



formation compte trois étapes. Les futurs collaborateurs sont d'abord affectés au bureau d'études où ils apprennent, par exemple, à quoi doit ressembler une caténaire ou comment on réalise de telles infrastructures. Ils passent alors à l'atelier où l'on prépare les pièces et traite les commandes. Ce n'est qu'ensuite qu'ils sont autorisés à se rendre sur un chantier pour apprendre la méthode de travail. À l'issue de la formation, ils doivent être capables de répondre aux questions suivantes : Quelle est la méthode de travail ? Qu'est-ce qui est planifié ? Comment cela se traduit-il dans le cahier des charges et qu'est-ce que le client attend réellement de nous ?

Les ouvriers débutants peuvent quant à eux travailler immédiatement sur chantier, mais sous la responsabilité de 'parrains' et en suivant régulièrement des cours dans notre centre de formation. Ceux qui travaillent chez nous depuis longtemps bénéficient d'une formation continue.

Quelles perspectives de développement voyez-vous pour votre secteur ?

Je suis optimiste dans la mesure où, à l'avenir, les autorités investiront davantage dans les transports publics car c'est un moyen efficace de lutte contre le réchauffement climatique. Je ne pense pas seulement aux voies et aux caténaires, mais nous nous sommes aussi intéressés aux projets de trams. À Utrecht, par exemple, nous avons renouvelé la caténaire d'une ligne de tram de dix kilomètres en à peine trois mois. Pour tenir les délais, nous avons fait appel à deux sociétés sœurs (Elektroline et Kummler+Matter). En ce moment, nous construisons également le tramway de Liège. Des projets similaires se profilent à l'horizon en Belgique. Je pense en particulier à l'amélioration des connexions des lignes bruxelloises à la périphérie et au-delà. Nous avons certainement un bel avenir devant nous ! ■

Carl est un outil développé par le groupe Colas Rail. C'est l'acronyme de *Call Action Report Learn*. L'objectif est d'inciter les travailleurs à signaler les incidents survenant sur les chantiers et qui pourraient mener à des accidents. Imaginons que l'on ait oublié de poser un filet autour d'un trou profond. Le témoin de ce manquement peut le signaler grâce à une application sur son smartphone. L'information est immédiatement transmise au chef de projet concerné et au service de prévention. Le but du système n'est pas de dénoncer, mais de contribuer positivement au bon fonctionnement d'un chantier sûr et, si nécessaire, d'être capable de prendre des mesures immédiates dans des situations potentiellement dangereuses. Il a également pour fonction de motiver et de récompenser. Les recherches menées dans notre filiale anglaise montrent que Carl fonctionne, car les personnes qui font le plus de rapports sont elles-mêmes les moins victimes d'accidents et vice versa.