

CONNECT // 21

magazine du personnel du groupe SNCB // avril 2007



// Finances

Ca va mieux !

// Anvers

Le tunnel est ouvert

// Securail

Les nouveaux arrivent



sommaire *magazine du personnel du groupe SNCB*



// Stratégies

Le Groupe se porte de mieux en mieux page 3

Le Groupe SNCB décroche le label Egalité Diversité page 6



// Ici & ailleurs

Bouffée d'air frais en gare de Charleroi page 8

Métamorphose dans la "Métropole" page 10

A 2.500 dans le tunnel sous Anvers page 12

Namur: plus de capacité, de fluidité et de régularité page 13

// Nous

Cuesmes assurera la modernisation des M5 page 9

Les agents de sécurité sont là page 14

Sous-chefs de gare en images page 15

C'est gagné !

Ils sont les plus rapides au monde en version roue-rail (une autre technologie a permis de battre un autre record). Ils en sont fiers... à juste titre. Nous aussi ! Et nous sommes très heureux pour eux.



© RFF ALSTOM SNCF Lefranc



© RFF ALSTOM SNCF Cambon



Edité pour le groupe par SNCB Holding

Collaborations: Christiaan Clapuyt, Caroline De Lille, Marinka D'Hondt, Jean-Paul Dumoulin, Romina Keller, Alain-Pierre Meeus, Philippe Thils, Vanessa Vandebrouwaene, Barbara Verwilligen, Jean-Pierre Vantighem: rédaction.
L. Goossenaarts, D. Moinil: photographie.
Anne-Catherine, Serdu: illustration.

Production: B-Print

Correspondance: Connect, H-CO.001, s. 26/2, 52-54 rue de France 1060 Bruxelles

e-mail: connect@b-holding.be

Le papier de Connect respecte l'environnement



Membre de l'



stratégies

// Comptes 2006 du Groupe SNCB

Le Groupe se porte de mieux en mieux

// Les Conseils d'administration des trois entreprises du Groupe SNCB ont approuvé leurs résultats pour l'année 2006. Ces derniers confirment clairement l'amélioration de la santé financière du Groupe. La performance opérationnelle de chacune des composantes du Groupe se traduit par une nouvelle amélioration de la productivité et par une utilisation encore plus performante des dotations reçues de l'Etat.



Le Groupe SNCB se porte de mieux en mieux. Les résultats de l'année 2006, qui viennent d'être approuvés par les Conseils d'administration des trois entreprises du Groupe, la SNCB-Holding, Infrabel et la SNCB, sont influencés positivement par la poursuite d'une croissance soutenue du chiffre d'affaires et par la maîtrise structurelle de l'ensemble des dépenses d'exploitation.

Le résultat opérationnel (EBITDA) du Groupe SNCB en 2006 est en croissance de 205 % par rapport à 2005. Le résultat net est toutefois plus négatif qu'en 2005, sous l'impact des charges exceptionnelles.

Les chiffres-clés du Groupe SNCB (consolidation limitée à SNCB, Infrabel et SNCB-Holding) pour l'année 2006 synthétisent cette évolution favorable:

(en millions d'euros)	2006	2005	Variation
Chiffre d'affaires consolidé	2.754,4	2.594,6	+ 6,2 %
Charges de personnel	1.872,1	1.859,5	+ 0,7 %
EBITDA	132,0	43,2	+ 205,6 %
EBT	-171,6	-121,2	p.m.
Effectif moyen (ETP)	36.330	37.223	- 2,0 %
Indice de productivité (trafic/ETP)	496.780	458.791	+ 8,3 %

Chacune des composantes du Groupe a réalisé une performance opérationnelle supérieure aux objectifs qu'elle s'était fixés. Globalement ceci se traduit, outre la nouvelle amélioration de la productivité, par une utilisation encore plus performante des dotations reçues de l'Etat pour les missions de service public. La dotation nette par voyageur-km, en euros constants, a diminué de 2,6 % par rapport à 2005 et au total de 16 % en 5 ans.

Grâce à ces bons résultats, le Groupe SNCB a de nouveau fortement contribué l'an dernier à la lutte contre l'effet de serre et le réchauffement climatique. En 2006, les chemins de fer ont été cinq fois plus sobres en matière d'émissions de CO₂ que le secteur routier. Cela représente une amélioration de 20% sur 5 ans. Par ailleurs, le Groupe SNCB s'est engagé à augmenter de 7,5% d'ici 2012 l'efficacité énergétique de ses bâtiments et ateliers.

SNCB: tous les résultats s'améliorent

"Pour la première fois depuis de très nombreuses années, la SNCB enregistre un résultat positif pour ses activités opérationnelles" estime l'administrateur délégué Marc Descheemaeker très satisfait.

La SNCB clôture en effet l'année comptable 2006 avec un cashflow opérationnel positif (EBITDA) de 3,5 millions d'euros: une amélioration de près de 107 % par rapport au

stratégies

business plan. L'EBITDA est positif pour les activités Voyageurs, et reste négatif pour B-Cargo (mais quand-même en progrès de plus de 2/3). Bref: la SNCB gère mieux les coûts qui, sur le plan opérationnel, sont dans une large mesure couverts.

Le résultat global net atteint - 67,7 millions d'euros, en progrès de 45 %, une amélioration bien au-delà des espérances du plan d'entreprise.

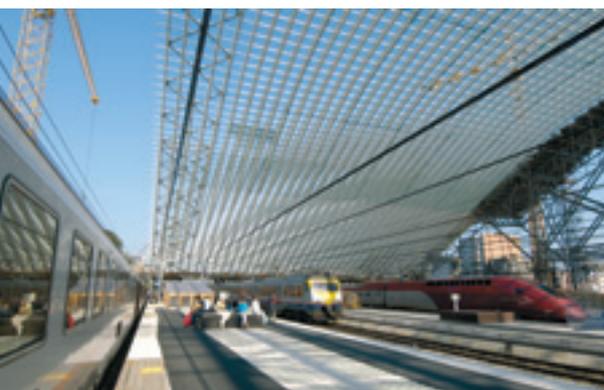
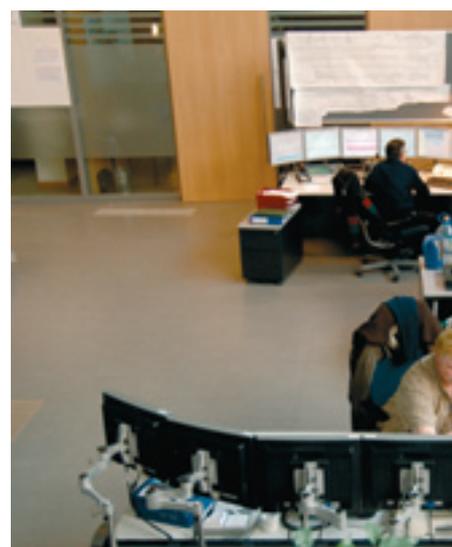
Les résultats opérationnels augmentent nettement par rapport à 2005. Le tableau que voici en donne une idée claire.

Afin de poursuivre la croissance et d'offrir aux clients un service de qualité, la SNCB a investi en 2006 près de 261 millions d'euros. Environ 80 % de ce montant est consacré à l'achat de nouveau matériel roulant: nouvelles voitures M6 à deux niveaux, nouvelles locomotives, modernisations de matériel en vue du futur RER, adaptations aux trains à grande vitesse.

Infrabel: 902 millions d'investissement au service de la mobilité

Pour sa deuxième année en tant que gestionnaire d'infrastructure indépendant,

	2006	2005	Diff.
Voyageurs National			
Chiffre d'affaires (mio euros)	522,6	484,2	7,9 %
Transportés (mio voyageurs)	187,5	177,6	5,6 %
Production (mio v-km)	8.521	8.111,1	5,1 %
Voyageurs International			
Chiffre d'affaires (mio euros)	200,9	185,5	8,3 %
Transportés (mio voyageurs)	10	9,5	5,2 %
Production (mio v-km)	1.085,6	1.039,2	4,5 %
B-Cargo			
Chiffre d'affaires (mio euros)	385,4	333,6	15,5 %
Transportés (mio tonnes)	59,4	58,4	1,7 %
Production (mio t-km)	8.442,2	7.975,2	5,9 %
Chiffre d'affaires total (mio euros)	2.069,4	1.897,2	9,1 %



Infrabel a poursuivi ses efforts en faveur d'une amélioration constante de la qualité et de la sécurité sur son réseau. La modernisation du réseau s'est poursuivie à un rythme soutenu: remplacement de 61 km de voie, renouvellement de 59 km de ballast, remplacement de 150 km de traverses et de 62 appareils de voie, construction et/ou rénovation de 18 ponts...

Quatre nouvelles infrastructures majeures ont été mises en service: les viaducs de

Bruxelles-Midi et Nord, les 3e et 4e voies entre Louvain et Bruxelles et la courbe de Louvain. Plusieurs grands chantiers ont connu des phases importantes tant pour le RER (travaux sur la ligne 161, en Régions wallonne et flamande) que pour le TGV (essais sur la LGV-Nord en vue de son homologation). Notons aussi la concentration en décembre des dispatchings régionaux et national au sein du nouveau Traffic Control.

En 2006, Infrabel a investi 902 millions d'euros contre 927 millions en 2005.



Domaine	Mio euros
Maintien de capacité	234
Extension de capacité	96
RER	66
Accueil en gare	54
TGV	307
Modernisation des moyens de production	24
Concentration des cabines	68
Système ETCS	15
GSM-R	29
Centres Logistiques Infrastructure	9

Sur le plan financier, Infrabel a enregistré, en 2006, un résultat opérationnel (EBITDA) de 58 millions d'euros contre 62 millions d'euros en 2005 et un résultat global (EBT) de 40 millions d'euros contre 49 millions d'euros en 2005. "Ces résultats reflètent une situation financière saine et stable. L'objectif d'un résultat en équilibre est maintenu pour 2007" conclut Luc Lallemand, administrateur délégué.

SNCB-Holding

Le rôle d'appui et de coordination de la SNCB-Holding s'est traduit, en 2006, par une nouvelle augmentation de capital de la

SNCB, à hauteur de 185 millions d'euros. Les résultats financiers de la Holding montrent une nette amélioration du bénéfice opérationnel, qui passe de 42,6 millions d'euros en 2005 à 72,6 millions d'euros en 2006.

L'année a été marquée par la cession totale d'ABX, en partie au groupe d'investissement britannique 3i, pour le reste à GLS, un acteur important sur le marché du transport en Europe. Dans ce dossier, la SNCB-Holding satisfait à l'ensemble des obligations imposées par la Commission européenne. L'impact de la sortie d'ABX sur le résultat exceptionnel 2006 de la SNCB-Holding s'élève à -112 millions d'euros.

Au total, en 2006, la SNCB-Holding a investi 175 millions d'euros (contre 105,7 millions en 2005) en premier lieu pour la modernisation des gares (Anvers, Liège, Charleroi, etc.), également (39,6 millions) pour la construction et l'équipement d'emplacements de parking pour les voyageurs.

Pour Jannie Haek, Administrateur délégué, "L'équilibre financier pour 2008 est à portée de main. Ceci grâce à la croissance du nombre de voyageurs et à l'augmentation de la productivité du personnel. Cette performance permet à nouveau de rendre le voyageur en train presque 3% moins cher pour l'Etat".



stratégies

// De la diversité sur le terrain

Le Groupe SNCB décroche le label Egalité Diversité

// Les Ministres fédéraux de l'Égalité des Chances et de l'Emploi ont décerné les dix premiers Labels Egalité Diversité. Le Groupe SNCB en a décroché un, dont il devra mériter le renouvellement dans un an.

Avec ses 38.000 membres du personnel, dans une grande diversité de professions et de fonctions, le Groupe SNCB est le plus gros employeur du pays. Mais la pyramide des âges donne une perspective un peu stressante: il faudra dans les dix ans qui viennent remplacer 40 % de l'effectif actuel.

Il va de soi que dans aucune de nos trois sociétés on ne pourra faire les "petits difficiles" lors des recrutements, sous peine de manquer ce virage important. Dans ce qui est historiquement reconnu comme un univers d'hommes, et de Belges, il faudra accueillir plus de femmes et plus de personnes d'origine étrangère. La diversité est un passage absolument obligé.

Une politique RH adaptée

"Le fait de recruter massivement de nouveaux collaborateurs nous donne une chance inégalée de mener une politique de ressources humaines équilibrée et orientée vers la diversité". C'est Guido Holemans, inspecteur en chef-chef de division, et aussi "Monsieur Diversité", qui fait ce constat. "Aujourd'hui, par exemple, le Groupe SNCB emploie 8,28 % de femmes, contre 7,89 % un an plus tôt. Nous nous efforçons de faire croître cette proportion, mais il reste un peu difficile de dénicher des techniciennes. De là la démarche que nous faisons vers les allochtones". Récemment encore, il fallait, pour devenir cheminot statutaire, être de nationalité belge. Les nouvelles règles européennes ouvrent nos rangs aux ressortissants de tous les pays de l'Union. Les autres doivent être ce qu'on appelle de "nouveaux Belges". Nous en comptons déjà dans nos rangs. Et nous en attirerons encore bien

d'autres. "Nous engager dans ce sens est parfaitement normal" précise Guido Holemans. "Une entreprise publique doit s'adapter à la réalité de la société et y jouer, en outre, un rôle de modèle".

Préparer le personnel

Mais le tout n'est pas d'engager plus de femmes et plus d'allochtones. Encore faut-il se préparer à gérer un effectif de plus en plus marqué par la diversité. C'est-à-dire assurer un accueil satisfaisant et dispenser une formation appropriée aux nouveaux groupes professionnels. Tout en veillant à l'osmose entre personnel actuel et nouvelles recrues. Il faut y préparer les cheminots d'aujourd'hui. De sorte qu'on a mis au point un 'training diversité' pour tous ceux qui, dans des jurys de sélection, sont confrontés à des approches culturelles différentes et pourraient développer une réaction de méfiance inappropriée. Le Groupe considère le respect et l'ouverture comme deux valeurs essentielles; il entend les faire reconnaître dans tous les milieux de travail, dans l'intérêt de tous ses employés et dans le sien, évidemment.



Le label Egalité Diversité

Pour décrocher le label Egalité Diversité, une entreprise doit répondre à quelques exigences:

- 1 respecter la législation en matière d'égalité des chances et de non-discrimination;
- 2 élaborer et mettre en oeuvre une culture d'entreprise et une gestion du personnel favorables à la diversité, à travers des objectifs précis;
- 3 associer de manière active les travailleurs à tout le processus de mise en place et d'évaluation de sa politique de diversité;
- 4 évaluer en permanence la politique de diversité dans le but d'obtenir au terme de la procédure un résultat positif par rapport à la situation initiale.

Neuf autres entreprises et institutions se sont vu décerner le label:

- Sodexho
- Randstad
- la Ville de Louvain
- Ethias
- la Police fédérale
- Boulot
- Age d'Or Services (Liège et Verviers)
- le Crioc
- Center Parcs Belgique



Qu'en pensent – qu'en disent – certains collaborateurs ?



Laurent Nsabimana, technicien principal de la voie à Arlon aime raconter son expérience dans le Groupe. *"Il y a des années, j'étais retourné dans mon pays d'origine, le Rwanda, pour y travailler. Les événements tragiques des années 1990 m'ont poussé à revenir en Belgique et à demander la nationalité belge, que j'ai obtenue. J'ai donc pu participer à un examen organisé par la SNCB, où travaillaient déjà quelques uns de mes compatriotes, réellement satisfaits d'y avoir obtenu un emploi. Et je peux vous le dire, je suis 100 % heureux dans le Groupe SNCB. J'y ai un avenir, des possibilités de carrière et je trouve que les conditions de travail y sont très positives".*



Marie-Aimée Morue, secrétaire administrative depuis 2000 (après deux années comme accompagnatrice de trains) ne dit rien d'autre. *"Mon père était chef de gare. Mais l'univers ferroviaire ne m'attirait pas spécialement jusqu'à ce que je passe une épreuve d'accompagnateur de train. J'ai réussi et j'ai été assez épatée par le métier que j'ai commencé à exercer. Après un autre examen, je suis entrée dans une carrière administrative, qui est toute ouverte devant moi. Le Groupe SNCB est multiple dans tous les sens du terme".*

ici & ailleurs

// Rénovation

Bouffée d'air frais en gare de Charleroi

// Aujourd'hui, façade pimpante, hall lumineux et guichets modernes.
Demain, une galerie commerçante, des quais rénovés... Passage en revue d'une métamorphose.

Le 22 mars dernier, on inaugurerait la fin de la première phase des travaux de rénovation de la gare de Charleroi-Sud. Une deuxième phase parachèvera la rénovation pour une gare tip top en 2009.

Accueil optimal de la clientèle

La façade a été totalement restaurée, les annexes démolies. A l'intérieur, deux grandes verrières accueillent la clientèle dans un espace lumineux, sobre et contemporain. Le vitrail créé en 1964 par Claude Carpet a retrouvé tout son éclat. Christian Jadoul, responsable VG de la gare: *"Pour mieux correspondre au volume d'activité de la gare, il y a désormais 7 guichets dont 5 qui offrent les services classiques intérieur et international. Les personnes à mobilité réduite bénéficient d'un guichet surbaissé. Mentionnons aussi dans la salle des pas perdus le tout nouveau panneau d'affichage des horaires"*. Dans le parking Rue de la Vilette, 100 places supplémentaires ont été aménagées (à terme, sur tout le site, on comptera 1.300 places).



Pol Lefebvre est l'architecte de la transformation. Son défi: offrir un espace contemporain en respectant le passé. *"Le bâtiment de 1874 a subi trois rénovations ponctuelles. La façade était dénaturée, ajoutée de bric et de broc. Sa restauration permet de retrouver l'ensemble architectural d'origine. Les deux verrières en aluminium, acier et inox sont une reproduction de la verrière en fer forgé. Ce ne sont là que quelques détails architecturaux d'une métamorphose de grande ampleur"*.

Neuf caméras de surveillance viennent renforcer les contrôles réalisés par Securail. Voyageurs et personnel se sentent donc davantage en sécurité.

Des espaces conviviaux pour le personnel

L'aile côté Namur a été entièrement restaurée et accueille le personnel de la gare dans des bureaux aérés et fonctionnels. Christian Jadoul: *"Autant dire que le personnel est radieux, après avoir passé deux ans dans le couloir sous voies sans voir la lumière du jour !"*. Jean-Marie Delannoy, Directeur de District, ajoute: *"Nous regrouperons aussi des bureaux dans le bâtiment de la Poste que nous avons acquis. Et la création du nouveau CLI, dont l'emplacement est maintenant connu, offrira aussi plus de confort aux collaborateurs concernés"*.



Régularité du trafic

Jean-Marie Delannoy résume les grands axes des travaux à Charleroi. *"On optimise l'accueil de notre clientèle, on vise un meilleur confort de travail pour notre personnel, mais on travaille aussi à la régularité du trafic. Dès 2008, la nouvelle cabine de signalisation assurera le suivi et la régulation du trafic d'Erquennes à Waterloo et de Court-Saint-Etienne et de Tamines à Couvin"*. Des travaux d'infrastructure sont également en cours, pour relever la vitesse à l'entrée de la gare, côté Namur.



La deuxième phase des travaux: objectif 2009

La galerie commerçante, riveraine de la voie 1, constitue un point fort de la deuxième phase des travaux. Pierre Sergent, fonctionnaire dirigeant: *"Il s'agit de 8 commerces (horeca, pharmacie, librairie, épicerie de grande distribution...), en liaison directe avec le couloir sous voies principal. Même"*



nombre, même qualité donc, mais dans un lieu plus spacieux et convivial". Les bureaux de la Police Fédérale s'y trouveront également.

Un autre point fort concerne la rénovation complète des quais. En 2009, six ascenseurs donneront un accès facilité aux quais. Encore un plus pour les personnes à

mobilité réduite. Il faudra aussi parler de la nouvelle sonorisation, du nouvel éclairage, de la modernisation des abris parapluies et de la création de nouvelles salles d'attente sur les quais. Pierre Sergent conclut: "Globalement, c'est toute la mobilité du voyageur, la fluidité de son trajet dans la gare qui seront parfaitement au point".

Un projet de rénovation tel que celui de la

gare de Charleroi est le témoin d'une synergie d'objectifs et d'investissements à la fois du Holding, d'Infrabel et de la SNCB. Jean-Marie Delannoy: "Qu'ils soient de Patrimoine, d'Infrastructure ou de Voyageurs, ils ont tous apporté leur pierre à l'édifice. Pour faire de la gare un lieu agréable, ancré dans son temps".

nous

// Matériel roulant

Cuesmes assurera la modernisation des M5

// La SNCB a officiellement confié la modernisation des M5 à l'atelier de Cuesmes, qui conservera bien sûr son activité d'entretien des wagons.

En janvier dernier, une maquette grandeur nature a été acheminée à l'atelier de Cuesmes. De quoi, symboliquement, montrer que le personnel de Cuesmes serait bel et bien chargé de la modernisation des voitures à double niveau M5. Autre événement symbolique : le Comité de Direction de la SNCB a tenu une de ses réunions dans l'atelier et a rencontré les représentants du personnel de l'atelier pour confirmer que l'atelier ne sera pas fermé et expliquer comment se fera cette modernisation des M5.

Octobre 2007

Les 130 M5, des voitures et voitures pilotes à deux niveaux, seront modernisées à Cuesmes à partir d'octobre 2007. Quelque 40 voitures modernisées sortiront chaque année de Cuesmes.

Comme les futures M5M ('M5 Modernisées') contiendront les mêmes matériaux que les M6, elles se ressemblent

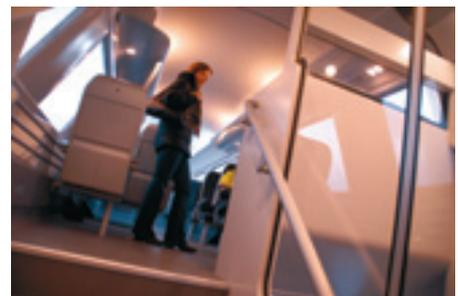


Maquette grandeur nature... vue aussi de l'intérieur.

ront très fort. Bombardier, qui construit les M6, est d'ailleurs chargé de réaliser deux premiers prototypes et de transférer ses compétences aux agents de Cuesmes qui seront chargés d'assurer la modernisation. Les quatre prototypes suivants seront préparés par les agents de Cuesmes, sous supervision des techniciens de Bombardier.

Look M6

Les futures M5 modernisées ressembleront donc très fort aux M6 : même design, même confort. Parties les fenêtres coupées par une barre à hauteur des yeux, à l'étage



supérieur. Système d'information visuelle, espaces multifonctionnels, toilettes modernes, tout rappellera la M6. A l'étage, sont prévues des prises de courant pour les ordinateurs en première classe.

Pour les 320 agents de Cuesmes, l'arrivée de cette mission est bien venue. Elle confirme que l'atelier a encore de l'avenir. Elle constitue aussi un retour en arrière, car les agents les plus anciens doivent encore se souvenir qu'ils ont assuré l'entretien de voitures jusqu'en 1995. Notamment les M5 qu'ils vont maintenant moderniser...

ici & ailleurs

// Anvers-Central new look

Métamorphose dans la "Métropole"

// La superbe gare d'Anvers, témoin du 19^e siècle, avait bien besoin d'une adaptation pour répondre aux exigences nouvelles de notre époque. C'est chose faite et la toute nouvelle jonction est en service.

Depuis le 26 mars, la gare d'Anvers-Central vit dans une nouvelle ère. Elle est à présent dotée de 14 voies et quais rénovés sur trois niveaux, dont un qui donne accès à la toute nouvelle jonction Nord-Sud d'Anvers. Cette jonction (un investissement de 765 millions d'euros) dont les premières percées datent de 1998 va littéralement désenclaver la gare. Les TGV et trains internationaux obligés auparavant de contourner la ville via Anvers-Berchem vont pouvoir atteindre directement le cœur de la ville et continuer sans marche arrière vers les Pays-Bas via ce tunnel.

Longue de 3,8 km, la jonction double la capacité ferroviaire en direction d'Anvers Nord et des Pays-Bas. De l'Astridplein à la Damplein, le tunnel mesure 1,2 km et est doté des technologies les plus récentes. Il est constitué de deux pertuis à voie unique creusés à 18 mètres environ sous la ville. Ce tunnel est une révolution pour la métropole du Nord car il est un maillon d'un véritable réseau suburbain et il permettra un gain de temps de 15 minutes environ pour tous les trains qui étaient obligés de contourner la ville.

La jonction se raccorde à hauteur d'Anvers Luchtbal (gare également modernisée pour l'occasion) à la nouvelle LGV nord, qui longe l'E19 sur 35,2 km. Avec la LGV, mise partiellement en service en septembre prochain, Anvers ne sera plus qu'à 1h10 d'Amsterdam au lieu du double aujourd'hui.

Une nouvelle gare

Joyau architectural réputé au-delà de nos frontières, Anvers-Central ne pouvait pas répondre aux exigences actuelles de la

mobilité. C'est pour cette raison que la SNCB et Eurostation décidèrent, fin des années nonante, de doter Anvers d'une gare qui réponde au rôle que le rail entend jouer au troisième millénaire. La jonction était le point de départ principal du projet de transformation. Tout en gardant le magnifique bâtiment, la SNCB a réussi une fusion osée entre le moderne et l'ancien. Auparavant, la gare était un cul-de-sac ferroviaire de 10 voies, la construction de la jonction a modifié cette configuration. Aujourd'hui, la gare compte 6 voies en cul-de-sac au niveau +1, 4 voies en cul-de-sac au niveau -1 et 4 voies au niveau -2 avec accès à la jonction. Dans cette nouvelle disposition, la capacité de la gare atteindra 100.000 voyageurs par jour (un doublement de la capacité actuelle).





Central, améliorant ainsi la mobilité dans la ville. Le centre sera aisément accessible pour les nombreux habitants de la région.

Les 300.000 heures de travail annuelles nécessaires pour la transformation de la gare ont porté leurs fruits. Les anversois ont la gare qu'ils attendaient, une gare à la hauteur de leurs ambitions. Mais le renouveau ne s'achève pas là, puisque fin 2007, une nouvelle entrée verra le jour à hauteur de la Lange Kievitstraat. Située en bout de quai et bien équipée, cette deuxième entrée améliorera encore plus la capacité de la gare.

Dernière étape

Pour que les voyageurs puissent bénéficier pleinement des avantages que procurent la jonction et la "nouvelle" gare, il faudra attendre la fin des travaux de coordination relatifs à la sécurité menés par Infrabel et son homologue hollandais sur la LGV Nord. Une mise en service partielle est programmée pour septembre; elle sera complète en décembre. Sur cette LGV, les trains venus du nord rouleront à 300 km/heure et finiront leur course sous les pavés de la ville pour ensuite remonter en surface à hauteur d'Anvers-Berchem et continuer vers la capitale. La fin de la grande métamorphose d'Anvers est programmée pour la mi-2009. On aura alors dallé de marbre le hall de la gare, restauré la coupole et les façades extérieures, dernières étapes de la métamorphose commencée en 1998.

Gare ouverte

On se souvient de la descente au plus profond de la gare en 2001 et de la visite pédestre du tunnel en 2004. Le groupe SNCB remet ça le week-end des 19 et 20 mai entre 9 et 18 heures. La gare s'ouvrira au public pour un voyage en train aller-retour par la jonction nord-sud flambant neuve jusqu'à la gare d'Anvers-Luchtbal. De nombreuses animations sont également prévues dans et autour de la gare.



Tout n'est pas encore opérationnel. Le centre commercial intégré à la gare au niveau 0 ouvrira ses portes courant du mois de mai et le niveau -1 sera achevé en décembre 2007. Mais les 4 voies donnant sur la jonction sont déjà en service: la SNCB y fait rouler ses trains depuis le 26 mars.

Infrabel travaillant encore au complexe d'aiguillage d'Anvers-Berchem, les trains en provenance de Bruxelles sont reçus au niveau -2. Les horaires ont été légèrement adaptés pour quelque temps, leur prochaine modification étant prévue en décembre 2007, date à laquelle la jonction recevra les Thalys et trains internationaux.

Le réseau urbain pourra être actif dès septembre 2007. A partir de cette date, un shuttle circulera en effet entre le nouveau point d'arrêt de Noorderkempen et Anvers-

ici & ailleurs

// Événement "interne"

A 2.500 dans le tunnel sous Anvers

// Le tirage au sort, point final d'un concours, a désigné 625 collaborateurs, chacun accompagné de trois invités pour figurer parmi les premiers voyageurs franchissant le tunnel de la jonction anversoise. Après la découverte du tunnel et un repas festif, ils ont pu également visiter le Zoo ou Aquatopia.

Avant les premiers trains commerciaux du lundi 26 le tunnel sous Anvers a été ouvert le samedi 24 à de très nombreux collaborateurs, sélectionnés au terme d'un concours. La gigantesque et impressionnante cathédrale souterraine flambant neuve les a impressionnés dès avant le départ. L'avant-quai au niveau 0, aménagé de façon conviviale, affichait déjà complet pour le premier train, celui de 9 h 30. A mesure que les invités descendaient plus profondément sous la gare d'Anvers pour finalement atteindre le niveau -2, on ne comptait plus les marques d'émerveillement et d'approbation.

Si le niveau +1 de la gare est déjà fort impressionnant, ce n'est qu'en descendant vers le niveau -2, où la lumière bleue crée un effet spectaculaire, qu'un regard vers le haut donne vraiment la chair de poule. Pas étonnant qu'ils en soient restés bouche bée: c'est de là qu'on réalise le mieux ce qui a été accompli au cours de ces neuf dernières années.



A peine revenus de leur premier étonnement, les invités faisaient face à de nouvelles sensations. Le système d'éclairage du tunnel, allumé pour mieux permettre la découverte, soulignait encore davantage le savoir-faire des constructeurs. Au point d'arrêt d'Anvers-Luchtbal, des cracheurs de feu et autres jongleurs assuraient l'animation pendant le changement de front.

Pas étonnant qu'en traversant le train pour le changement de front et alors qu'il demandait aux personnes présentes "tout va bien jusqu'ici ?", le conducteur, Alain Janmart, n'ait reçu que des réponses enthousiastes.

De retour à Anvers-Central, après une petite réception et un lunch, les visiteurs ont apprécié avec le même enthousiasme la petite visite au Zoo ou à Aquatopia qui clôturait le programme.

// Gare de Namur

Plus de capacité, de fluidité et de régularité

// Depuis fin février, de nouvelles infrastructures sont utilisées en gare de Namur. Elles permettent une augmentation de la vitesse en gare et une amélioration de la régularité et de la fluidité du trafic ferroviaire sur l'axe Bruxelles-Luxembourg, sur la dorsale wallonne, ainsi qu'entre Namur et Dinant. La capacité d'accueil des trains en gare de Namur en sort également renforcée.

Carrefour ferroviaire important, la gare de Namur est au croisement de l'axe Bruxelles-Luxembourg, de la dorsale wallonne et de la relation Namur-Dinant-Luxembourg. Infrabel y a entrepris d'importants travaux afin d'améliorer la fluidité et la régularité du trafic.

Les aménagements réalisés permettent de relever la vitesse dans la traversée de la gare et d'atteindre prochainement les 80 km/h pour le trafic voyageurs et 60 km/h pour les convois marchandises contre 40 km/h précédemment.

Désormais, les trains de marchandises à destination de l'Athus-Meuse y bénéficient en outre de deux voies exclusivement réservées, séparées des autres par un caisson en béton aménagé sous toute la longueur de la dalle de la gare.

Un nouveau tunnel à deux voies

Avant les travaux, les principaux flux de trafic ferroviaire transitant par Namur s'y croisaient via un ensemble complexe d'aiguillages. Ces croisements pouvaient se traduire par des ralentissements et constituaient donc une entrave à la fluidité et à la régularité optimale du trafic dans la traversée de Namur.

La construction d'un tunnel à deux voies permettant le passage des trains de la dorsale wallonne sous les lignes à destination de Dinant et de Luxembourg gomme désormais ces inconvénients. Le trafic ferroviaire s'en trouve fluidifié tandis que la ponctualité s'améliore sur l'ensemble des lignes concernées.



D'une longueur totale de 600 mètres, le nouvel ouvrage d'art est constitué d'une partie couverte de 150 mètres et de deux trémies de 150 et 300 mètres respectivement. Un total de 28.000 m² de béton et de 2.800 tonnes d'armatures métalliques ont été nécessaires à sa réalisation.

Réorganisation et modernisation des infrastructures ferroviaires

Parallèlement, le tracé des voies à l'est de la gare, côté Liège, a fait l'objet d'une réorganisation et d'une modernisation complète.

8.900 mètres de voies ont été remplacés et réagencés et 33 aiguillages fabriqués par l'atelier Infrabel de Bascoup ont été placés. L'électrification des nouvelles voies a requis la pose de 177 poteaux caténaires et l'utilisation de 14 kilomètres de fil de contact. En matière de signalisation, 25 nouveaux signaux ont été posés.

Des investissements par étapes

Cela fait déjà plusieurs années qu'Infrabel investit en gare de Namur pour y moderniser les infrastructures et y réorganiser les flux de trafic. Une importante phase de travaux, débutée en août 2004, est à présent terminée et quelque 47,3 millions d'euros ont été investis sans jamais compromettre la bonne exploitation de la gare.

L'achèvement de la totalité des travaux est attendu en 2010, après une ultime phase consacrée à la modernisation des infrastructures du côté ouest de la gare.

nous

// Premier jour de travail

Les agents de sécurité sont là

// Jeudi 1er mars 2007. Date inoubliable pour une septantaine de nouveaux agents de sécurité. Ils vivent leur premier jour au sein du Groupe SNCB. Connect est là aussi.

La journée est bien remplie pour les nouveaux agents de sécurité. On commence par des choses très pratiques: le dossier administratif à remplir pour HR, le passage à la photo pour le badge... Plus tard, c'est une séance d'information, la vision d'un film sur leur futur métier, la rencontre avec Hendrik Vanderkimpen, le patron du CSS (Corporate Security Services). De quoi rentrer chez soi la tête bien pleine de nouveautés. Mais qui sont-ils, d'où viennent-ils ?



Steven Hairson (20 ans)

"J'ai fait deux années de droit avec l'idée d'entrer dans la police. Mais pas de chance, ma vue ne répondait pas aux exigences médicales très strictes. Un soir, en regardant le journal télé, j'ai noté une adresse internet: lescheminsdeferengagent.be. Je suis allé voir et j'ai découvert qu'on engageait des agents de sécurité. L'occasion de quitter le boulot en marketing que j'avais exercé pour une banque et une chaîne de grandes surfaces. Parce que j'ai besoin d'une vie active, centrée sur le contact humain".



Yolande Braga (21 ans)

"Mon père est cheminot. Il m'a conseillé de m'inscrire aux épreuves de sélection. J'ai étudié les arts graphiques, mais trouver un boulot dans ce domaine n'est vraiment pas une sinécure. Alors, je m'étais inscrite dans une société d'intérim, mais je n'en étais pas heureuse. J'aspire à un job où le contact humain est primordial. Nous vivons à une période d'incertitude et il est très important pour moi d'avoir un véritable emploi fixe pour pouvoir "construire" ma vie. Dans ce job où j'ai eu la chance d'être sélectionnée, je vois des perspectives de carrière et aussi la possibilité de combiner travail et famille.



Chrisostom Sobze (34 ans)

"J'étais sur le point d'entrer dans l'aviation civile lorsque je suis tombé sur lescheminsdeferengagent. Un coup de surf et j'ai changé

d'optique. Mon nouveau job est surtout fait de communication plutôt que de répression. Pour moi, c'est le début d'une belle aventure humaine et professionnelle. Je trouve très important que tous les voyageurs se sentent accueillis par le Groupe SNCB et qu'ils soient fiers d'en être les clients. En faisant de la prévention, les agents de sécurité ont un rôle important à jouer dans cette optique. Je n'ai pas d'inquiétude, j'ai confiance dans mon étoile. L'intelligence doit maîtriser les instincts. Je suis optimiste mais aussi réaliste".



Diederik Moerenhout (21 ans)

"Je travaillais dans une firme de gardiennage, mais je voulais changer d'air, le boulot me semblait trop monotone. Mon père, qui

est un amoureux du chemin de fer, m'a conseillé de solliciter un emploi au service de sécurité de la SNCB. Et voilà, j'y suis. Ce que j'en attends ? Plus d'action et de variété. Je ne veux pas passer toutes mes journées dans un bureau ou derrière un comptoir. Le contact humain est très important pour moi. Et puis, il y a ici de réelles perspectives de carrière".



Un peu d'administration



// Témoigner de son métier

Sous-chefs de gare en images

// Infrabel est à la recherche de nouveaux collaborateurs. Un film sur la profession de sous-chef de gare a été réalisé pour soutenir cette quête de sang neuf.



De gauche à droite: Frédéric Petit, René-Louis Tiest et Luc Verbruggen: une équipe de tournage qui roule.

La distribution de 'Sous-chef de gare' :

Patsy Van Nuffel, Daisy Swinnen, Eddy Vlaeminck, Pieter De Roeck, Alain Lukuamusu, Sandrine Decostre, Cédric Soltys, Christophe Wiertz, Jamila De Mal et nombre de figurants.

Scénario et mise en scène :
Frédéric Petit

Prises de vue et montage :
Luc Verbruggen

Musique et son :
René-Louis Tiest

Support technique et logistique :
Tony Auret

"En tant que sous-chef de gare, vous constituez un maillon important dans le processus visant à assurer un trafic ferroviaire fluide. Chaque jour, vous vous trouvez confronté(e) à diverses situations et vivez votre métier de manière passionnante et variée". La curiosité éveillée par cette introduction, sur la jaquette du DVD, Connect est parti à la rencontre des concepteurs et des "vedettes" de ce film.

Frédéric Petit, auteur du script et metteur en scène du nouveau film, ne cache pas son plaisir: "Je suis très fier que ce film ait pu être réalisé entièrement en interne. Avec Luc Verbruggen et René-Louis Tiest de la cellule AV du Holding (voir Connect n° 8), nous formons une équipe bien huilée qui a pu se concentrer au maximum sur l'encadrement des collègues comédiens du film".

Il nous fait rencontrer Patsy Van Nuffel et Sandrine Decostre, les têtes d'affiche respectives des versions néerlandophone et francophone du film. Frédéric: "Il y a effectivement quelques petites différences entre les versions néerlandophone et francophone. Les messages sont bien sûr les mêmes, mais pour être crédibles, nos actrices principales s'expriment chacune dans sa langue et ont tourné dans les régions concernées".

En soi, jouer n'est pas simple, mais jouer dans un film d'entreprise qui veut éveiller l'intérêt pour la profession de sous-chef de gare, ce l'est encore moins. "Ne me demandez pas ce que je pense de ma prestation d'actrice, sachez seulement que je suis très contente d'avoir eu cette chance. Mon métier de sous-chef de gare est un métier superbe que j'exerce avec beaucoup d'enthousiasme et j'ai intégré cet enthousiasme dans mon jeu. J'espère ainsi susciter l'intérêt de nombreux candidats pour notre métier" déclare Patsy.



de gauche à droite: Alain Lukuamusu, Christophe Wiertz, Sandrine Decostre, Cédric Soltys et Jamila De Mal

Sandrine est entièrement d'accord et témoigne à sa manière: "Même si faire le film était une affaire des plus sérieuses, nous sommes quand-même bien amusés pendant le tournage, et je crains que les archives produiront un fameux bêtisier ! Voir le film est un peu effrayant. C'est tellement bizarre de se voir sur grand écran. Je suis peut-être un peu trop critique à mon égard mais maintenant que j'ai vu le film à plusieurs reprises, je dois bien l'avouer: c'est vraiment une réussite".

Marcel Baele, Directeur général Réseau, connaît mieux que quiconque le métier de sous-chef de gare. Nous lui avons donc demandé une réaction: "Le film m'a donné la chair de poule. Il est "prenant". Je trouve qu'il est vraiment bien fait et tous les collègues qui jouent dans le film le font avec tant de conviction et de charisme que je suis persuadé qu'il suscitera l'enthousiasme de nombreux candidats et qu'à la question des actrices vedettes "serez-vous mon nouveau collègue?", nous recueillerons un oui massif".

SanomaMagazines

Choisissez votre magazine préféré et profitez d'une remise de **20%**!

// Sanoma Magazines Belgium distribue plusieurs magazines grand public, aussi bien néerlandophones que francophones, comme Télé Moustique, Flair, Gael,... En plus, ils vous offrent toute une gamme de magazines d'intérêt spécial comme Marie Claire, Avantages,..

Sanoma Magazines Belgium offre au personnel de Rail Facilities une remise unique de 20% sur un abonnement annuel pour plusieurs de leurs magazines.

Cette action débutera le 15/03/2007 et se terminera le 31/12/2007 inclus.

Comment en profiter? Cochez le(s) magazine(s) de votre choix:

			Vous payez	au lieu de	Code action
<input type="checkbox"/> Libelle	52	nos	79,04	98,80	23665
<input type="checkbox"/> Flair NL	52	nos	74,88	93,60	23645
<input type="checkbox"/> Flair FR	52	nos	70,72	88,40	23641
<input type="checkbox"/> Story	52	nos	66,56	83,20	23677
<input type="checkbox"/> Humo	52	nos	87,36	109,20	23661
<input type="checkbox"/> TeVe-Blad	52	nos	37,44	46,80	23685
<input type="checkbox"/> Femmes d'Aujourd'hui	52	nos	74,88	93,60	23637
<input type="checkbox"/> Télé Moustique	52	nos	70,72	88,40	23681
<input type="checkbox"/> Margriet	52	nos	89,44	111,80	23726
<input type="checkbox"/> Feeling	12	nos	34,56	43,20	23629
<input type="checkbox"/> Glam*It	10	nos	23,60	29,50	23657
<input type="checkbox"/> Gael	12	nos	29,76	37,20	23649
<input type="checkbox"/> evita	12	nos	33,60	42,00	23625
<input type="checkbox"/> Feeling Wonen	9	nos	25,92	32,40	23633
<input type="checkbox"/> Gael Maison	9	nos	23,76	29,70	23653

			Vous payez	au lieu de	Code action
<input type="checkbox"/> Milo	11	nos	32,56	40,70	24114
<input type="checkbox"/> Marie Claire Fr	12	nos	29,76	37,20	23669
<input type="checkbox"/> Marie Claire VI	12	nos	42,24	52,80	23673
<input type="checkbox"/> Cuisine et Vins de France	6	nos	14,40	18,00	23693
<input type="checkbox"/> Home and Garden	10	nos	34,00	42,50	23713
<input type="checkbox"/> Seasons	8	nos	31,68	39,60	23734
<input type="checkbox"/> VT Wonen	12	nos	47,52	59,40	23742
<input type="checkbox"/> Kinderen	12	nos	38,30	47,88	23717
<input type="checkbox"/> Ouders van nu	12	nos	38,30	47,88	23730
<input type="checkbox"/> Famili	12	nos	24,96	31,20	23697
<input type="checkbox"/> Fiets	12	nos	43,20	54,00	23701
<input type="checkbox"/> Fiets Actief	6	nos	20,64	25,80	23705
<input type="checkbox"/> GTO	6	nos	25,20	31,50	23709
<input type="checkbox"/> Knipmode	12	nos	55,20	69,00	23721
<input type="checkbox"/> Delicious	13	nos	44,20	55,25	24112

Remplissez vos coordonnées:

NOM

PRENOM M F

RUE

CODE POSTAL LIEU

TEL DATE DE NAISSANCE

DATE SIGNATURE :

Envoyez ce formulaire:

- sous enveloppe non affranchie (nous payons le timbre) à:
Sanoma Magazines Belgium S.A., Numéro de réponse 3, 3570 Alken
- par fax à: **02/776.22.39**
- par e-mail à: **abon@sanoma-magazines.be**

Ne payez encore rien à ce moment. Vous recevrez un formulaire de virement par retour du courrier. Cette offre est uniquement valable en Belgique jusqu'au 31/12/2007 pour ceux qui n'ont pas été abonnés au(x) titre(s) choisi(s) au cours des derniers 3 mois. Il s'agit ici d'une remise unique.

