

CONNECT // 16

magazine du personnel du groupe SNCB // octobre 2006



// Vente d'ABX LOGISTICS Worldwide

D'hier à demain : le dossier

// Campagne de recrutement

Visuels et modèles

// Sécurité

Le système ETCS, c'est pour bientôt



sommaire *magazine du personnel du groupe SNCB*



// Stratégies page 3

Le contrat ETCS page 3

Ponctualité page 4



// Talents page 10

Campagne de recrutement :

Coup d'œil sur les visuels page 10

Mannequin d'un jour page 11



// Ici et ailleurs page 13

Nettoyage des trains page 13

Inauguration nouveau tunnel à Kapellen page 15

// Nous page 6

Dossier ABX page 6



// Client page 12

Comptage des voyageurs page 12



Édité pour le groupe par SNCB Holding

Collaborations: Christiaan Clapuyt, Caroline De Lille, Jean-Paul Dumoulin, Romina Keller, Alain-Pierre Meeus, Philippe Thils, Vanessa Vandenbruwaene, Barbara Verwilligen, Jean-Pierre Vantighem: rédaction. L. Goossenaerts, 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

// Sécurité



Infrabel confie à Siemens l'installation de son système ETCS. Un séminaire a fait le point sur ce dispositif de sécurité.

// Afin d'améliorer encore la sécurité sur son réseau par l'installation d'un système d'arrêt automatique aux feux rouges et mettre ainsi en oeuvre le développement du système européen interopérable ETCS, Infrabel a conclu un important contrat avec la société Siemens. Un séminaire, organisé en juin dernier, a permis de faire le point sur ces dispositifs et sur le planning de leur implémentation sur notre réseau.



L'installation d'une fonction STOP sur tous les signaux du réseau ferré belge, première étape dans l'équipement de celui-ci avec le système ETCS, avait déjà fait l'objet d'une décision du comité de direction d'Infrabel en avril dernier (voir Connect N°13). Fin mai, le choix de la firme Siemens pour la livraison, le montage et l'entretien du système ETCS concrétisait cette décision.

Une première étape vers l'ETCS

A partir de 2007, les signaux du réseau ferroviaire belge seront donc équipés progressivement d'une fonction STOP qui, en plus de provoquer un arrêt d'urgence automatique en cas de franchissement d'un signal rouge (TBL1) offrira un contrôle ponctuel de la vitesse du train à l'approche d'un signal rouge grâce à des balises disposées dans les voies, déclenchant son arrêt automatique en cas de vitesse trop élevée.

Cela ne constitue cependant qu'une étape dans le processus de sécurisation du réseau voulu par Infrabel. En effet, les équipements ainsi déployés sont destinés à être utilisés à terme par le système européen interopérable ETCS avec lequel ils offrent une cohérence totale.

Véritable système de signalisation embarqué, l'ETCS permettra de circuler en toute sécu-

rité, même à des vitesses à partir desquelles les signaux latéraux extérieurs ne sont plus perceptibles en sécurité, ainsi que dans des conditions de visibilité réduite. Il offrira également un contrôle permanent de la vitesse des trains et répond à la norme de sécurité la plus élevée.

Le contrat conclu avec Siemens porte sur la livraison, l'équipement et l'entretien de ce dispositif de sécurité. Il représente, pour Infrabel, un investissement de 105 millions d'euros environ et porte sur une durée de 20 ans (5 ans de garantie et 15 ans d'entretien). Les activités sur site seront partagées entre Siemens et les agents d'Infrabel, la fourniture des composants ETCS et leur programmation étant pour l'essentiel confiées à Siemens.

Un séminaire pour faire le point les 21 et 23 juin derniers

L'implémentation de l'ETCS sur notre réseau, ainsi que le planning de son installation, ont fait l'objet, en juin dernier, d'un séminaire organisé par Louis Brabant, ingénieur en chef – chef du service Signalisation de la Direction Infrastructure & Achats.

Louis Brabant et ses adjoints de la division Produits et Systèmes de Signalisation au sein de la Direction Infrastructure & Achats y ont présenté le contexte général et les applications concrètes du projet ETCS à tous les collaborateurs d'Infrabel directement concernés par le sujet.

Outre les caractéristiques de cette technologie, le planning d'installation du dispositif a également été détaillé.

Entre 2007 et la mi-2010, 4.000 signaux du réseau, gérant plus de 80% du trafic, seront équipés en première instance de la fonction



stratégies



STOP, une partie d'entre eux recevant d'emblée le système ETCS complet. Pour la fin 2012, l'ensemble des signaux du réseau bénéficieront au minimum de la fonction STOP.

Pour fin 2013, tous les corridors ferroviaires belges importants seront équipés de l'ETCS, à savoir:

- les lignes à grande vitesse 3 (Liège – frontière allemande) et 4 (Anvers – frontière néerlandaise), dès 2007;
- les lignes de notre réseau connectées aux lignes à grande vitesse (Bruxelles – Hal,

Bruxelles – Louvain, Ans – Liège, Bruxelles – Anvers...);

- les axes marchandises importants tels que l'axe Anvers-Nord – Malines – Louvain – Namur – Athus.

Après 2013, la finalisation du déploiement de l'ETCS sur le réseau se poursuivra à raison d'environ 300 km par an, le corridor Anvers – Montzen – frontière allemande en étant équipé en priorité.

L'investissement réalisé par Infrabel pour mettre en œuvre ces technologies de pointe sur son réseau confirme son rôle de pionnier parmi les gestionnaires d'infrastructure européens et sa volonté de développer un réseau sûr pour le transport ferroviaire national et transfrontalier dans un contexte européen.



Louis Brabant: « Ce séminaire était une étape importante pour gagner la participation active de tous dans la réalisation du projet ETCS. »

// Nouvelle hausse de la ponctualité

Le réseau d'Infrabel reste l'un des plus ponctuels d'Europe

// Au cours du premier semestre 2006, Infrabel a enregistré une nouvelle amélioration de la ponctualité sur son réseau. Ces résultats restent parmi les meilleurs d'Europe, en dépit de quelques situations exceptionnelles et de la multiplication des travaux nécessaires pour améliorer encore la ponctualité dans l'avenir.

Infrabel poursuivra d'ailleurs l'investissement de 8 millions d'euros lancé dans ce but en début d'année.

95,2 % des trains à l'heure

Au cours du premier semestre 2006, 95,2% des trains parcourant le réseau d'Infrabel sont arrivés à l'heure ou avec moins de cinq minutes de retard. Ce résultat traduit une amélioration de 0,1% par rapport à la même période l'an dernier. Un résultat qui, en outre, reste supérieur à la moyenne des cinq dernières années (94,8%). Le résultat sans neutralisation s'élève à 91,9%, en retrait de 0,7% par rapport à l'an dernier. Il reste toutefois dans la moyenne des cinq dernières années (92%).

Infrabel peut se targuer de disposer de l'un des réseaux les plus performants d'Europe. Même sans neutralisation, ses résultats dépassent largement ceux enregistrés par les chemins de fer allemand (76,7%) ou français (82,6%). Seuls les Pays-Bas font légèrement mieux (93,4%).

De nombreux faits exceptionnels

Les résultats enregistrés au cours de ce premier semestre ont été influencés par une série de facteurs très variés.

Quelques incidents majeurs survenus principalement en juin, aux heures de pointe, ont eu un impact important sur le trafic. 6 d'en-



Les équipes techniques d'Infrabel prêtes à relever tous les défis.

tre eux ont généré à eux seuls 25,7% du nombre total de minutes de retard enregistrées, imputant à l'infrastructure ferroviaire 35,1% des retards du premier semestre (contre 31,2% durant les 6 premiers mois de 2005). Par ailleurs, 40,5% des retards sont liés à l'exploitation ferroviaire. La SNCB contribue ici positivement à l'amélioration de ce résultat puisque celui-ci s'élevait encore à 44,2 % il y a un an. Cette année, 24,4% des retards liés à l'exploitation ferroviaire sont dus à des causes externes au Groupe SNCB (heurts de personne, réseaux voisins,...).

"Un hiver 2005-2006 plus rude qu'à l'accoutumée a aussi occasionné de nombreux retards. Il faut toutefois souligner que la ponctualité en janvier et février est demeurée stable", précise Etienne De Ganck, Directeur adjoint de la Direction Réseau d'Infrabel.

Enfin, certains retards trouvent leur origine dans les zones de ralentissement, en hausse de 8,9%, rendues nécessaires par les travaux et investissements réalisés par Infrabel en vue de moderniser son réseau. Les retards ne sont alors qu'un petit prix à payer aujourd'hui pour un réseau moderne et une meilleure régularité dans l'avenir.

Des mesures fortes pour soutenir la ponctualité ■

Loin de se reposer sur ses lauriers, Infrabel entend améliorer encore la ponctualité sur son réseau. Début 2006, elle a pris une série de mesures dans ce but. 8 millions d'euros y seront consacrés cette année :

- des mesures spécifiques à concurrence de 4 millions d'euros viseront à soutenir la ponctualité dans le cadre des investissements en cours ou prévus;
- 3 millions d'euros serviront à financer un programme d'améliorations techniques

visant à moderniser les équipements pouvant avoir un impact sur la ponctualité;

- 1 million d'euros sera destiné à créer des équipes de techniciens supplémentaires pour intervention rapide en cas d'incident.

La ponctualité reste aussi le premier point de discussion et de décision lors de chaque Comité de Direction d'Infrabel. Les résultats y sont analysés chaque semaine et un suivi systématique et minutieux des points d'action en cours et futurs en la matière y a été institué.

"En outre, chaque matin, la Direction Réseau d'Infrabel élabore, en collaboration avec les opérateurs ferroviaires, sur base de l'examen des deux période de pointe précédentes, des schémas de progression via un coaching de ses agents et la diffusion des comptes-rendus des incidents rencontrés."

Cette batterie de mesures sera complétée par d'autres initiatives qui devraient contribuer, dès l'année prochaine, à améliorer encore de manière sensible la ponctualité. *"Les vagues de chaleur qui, d'année en année ont de plus en plus tendance à se répéter, et qui sont à l'origine de divers problèmes techniques importants sur le réseau, devraient déboucher dans l'avenir sur la création d'un plan d'action spécifique en la matière",* ajoute encore Etienne De Ganck. Pour Infrabel, la ponctualité reste très clairement une priorité essentielle.



Etienne De Ganck, Directeur adjoint de la Direction Réseau d'Infrabel.

nous

// Accord

La SNCB-Holding a revendu ABX LOGISTICS Worldwide à 3i

// Le 7 décembre 2005, la Commission européenne a approuvé, au terme d'une procédure de près de trois ans, la restructuration financière du groupe ABX. Cette approbation du dossier de restructuration a dégagé la voie pour la privatisation et le développement d'ABX LOGISTICS Worldwide.

En décembre 2005, la Commission a ouvert la voie à la privatisation d'ABX LOGISTICS Worldwide en autorisant le plan de restructuration porté par Laurent Levaux et Karel Vinck.

La Commission n'a donc pas considéré les investissements de la SNCB liés à la création du groupe ABX comme des aides d'Etat.

Privatisation

En mars 2005, la SNCB-Holding a signé un accord exclusif avec 3i, un fonds d'investissement européen dit de *private equity* dans le jargon financier, pour la cession de 100 % des parts d'ABX LOGISTICS Worldwide. Cette opération était cependant conditionnée à l'approbation par la Commission européenne du dossier ABX. La décision de la Commission a donc dégagé la voie pour la privatisation et le développement d'ABX LOGISTICS Worldwide.

En juin 2006, cet accord se concrétise en

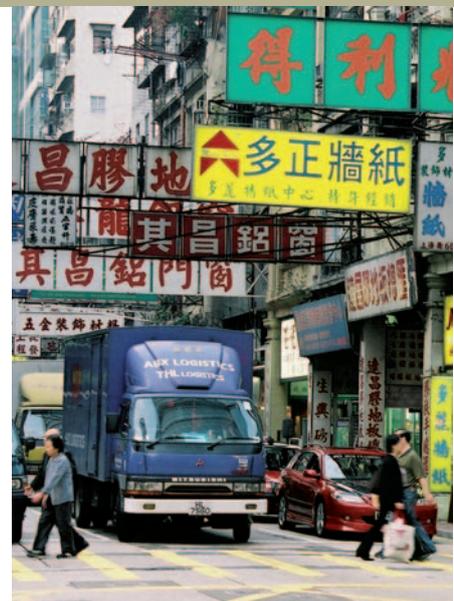
une convention de cession qui donnera lieu, le 3 août, à la clôture définitive de toutes les opérations liées à la vente.

3i

100 % des parts du groupe ABX LOGISTICS Worldwide sont cédés par la SNCB-Holding au groupe britannique d'investissement 3i et aux fonds qu'il conseille.

Cette cession est conclue pour un montant de 10 millions d'euros. Le groupe 3i investit de son côté 80 millions d'euros dans ABX LOGISTICS Worldwide.

3i jouit d'une excellente réputation dans le milieu des affaires et dispose d'une grande expertise et de solides moyens. 3i est un fonds qui investit dans des entreprises non cotées en bourse qui présentent un grand potentiel de développement futur. Un gage donc pour ABX LOGISTICS Worldwide qui poursuivra son essor international avec un actionnaire réputé pour son professionnalisme.



// Souvenirs

Une longue histoire au sein de la SNCB

// Du service des petits colis des années 1930 au groupe international, bref récit des événements qui ont fait ABX.

On peut dire que l'histoire d'ABX remonte aux années 30. Le transport de marchandises par camion prend son essor. Il est la solu-



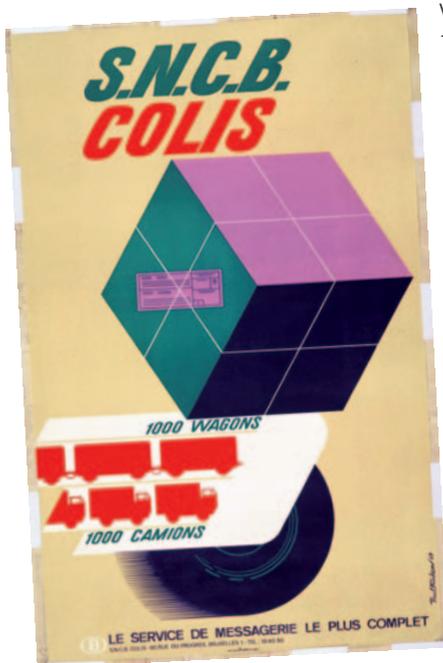
tion pour l'acheminement des petits colis. La SNCB décide de compléter son offre en recourant à ce moyen de transport flexible. 1990. L'ancien service des colis, en perte, est rebaptisé ABX et radicalement transformé. De gros investissements sont consentis dans la construction d'un centre national de tri performant. L'offre de services logistiques se développe.

En 1993, ABX ajoute 'LOGISTICS' à son nom. Un changement marquant la nouvelle stratégie: renforcer toujours davantage la gamme de services offerts. En 1997, les activités belges d'ABX deviennent rentables. Elles le sont toujours aujourd'hui.

Les acquisitions

En 1998, débute la stratégie d'acquisitions destinée à faire du groupe ABX un grand groupe de transport européen. Jusqu'en 2001, le groupe ABX va ainsi acquérir notamment THL et Bahntrans en Allemagne, Kersten Hunik et Nederlands Wegtransport BV aux Pays-Bas, Dubois en France, Saima Avandero en Italie, etc. De 1998 à 2001, le personnel du groupe ABX passera de 800 à 17.000 personnes.

Mais si les résultats d'ABX Belgique sont bons, pour l'ensemble du groupe au niveau mondial, les chiffres le sont nettement moins.



L'assainissement

Mi 2002, Karel Vinck arrive à la tête de la SNCB et vient le temps de la restructuration du groupe ABX. Karel Vinck décide de filialiser les entités saines en les regroupant dans ABX LOGISTICS Worldwide. Seules les entités qui nécessitaient de profondes restructurations sont restées momentanément sous la protection directe de la SNCB. Avec l'arrivée de Laurent Levaux aux commandes d'ABX LOGISTICS Worldwide, début 2003, commence le spectaculaire redressement du groupe. En 2002, les pertes sont d'au moins 255 millions d'euros, en 2004, ABX LOGISTICS Worldwide affiche un premier résultat opérationnel positif (EBIT). Aujourd'hui, il est donc loin le temps de la division des petits colis des origines. Cette activité est devenue marginale pour ABX LOGISTICS Worldwide: la distribution de colis en Belgique représente à peine 3 % du chiffre d'affaires total du groupe...

// Portrait

ABX, transporteur international



// Le groupe ABX s'est au fil des ans tourné résolument vers l'international. Aujourd'hui, la grande part de son chiffre d'affaires est réalisé dans l'acheminement aérien et maritime.

Aujourd'hui, le vrai métier du groupe ABX LOGISTICS Worldwide tient en deux mots: *freight forwarding*.

Sa principale activité est en effet l'organisation du transport international par voie

nous

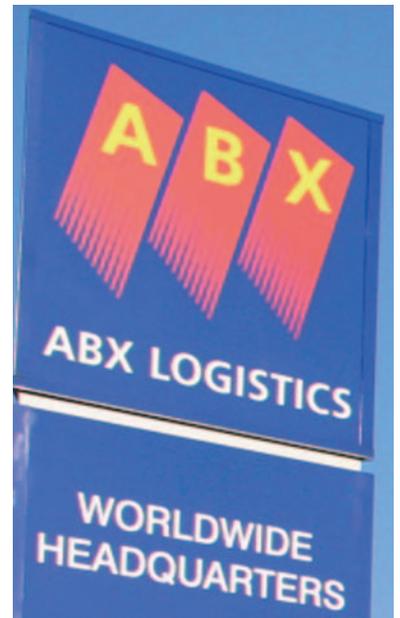
aérienne, maritime ou routière ainsi que les services logistiques et d'entreposage liés. Le groupe qui compte une centaine d'entreprises dans le monde, organise, collecte, regroupe puis transporte sur tous les continents les marchandises de ses clients. Le groupe offre aussi d'autres services à ses clients, comme les formalités de douane, le *tracking & tracing*, l'entreposage, la gestion des stocks, l'emballage, l'étiquetage, etc.

Parmi les leaders

Le groupe belge ABX LOGISTICS Worldwide est l'un des 10 grands groupes européens de transport et de logistique, par voie aérienne, maritime et routière.

Présent dans plus de 35 pays en nom propre et disposant d'un vaste réseau d'agents et de partenaires dans le reste du monde, le groupe réalise un chiffre d'affaires d'environ 2,5 milliards d'euros et emploie près de 10.000 personnes.

Le groupe réalise 95% de son chiffre d'affaires hors de la Belgique et plus de la moitié dans le domaine aérien et maritime. En 2004, ABX LOGISTICS Worldwide a dégagé un résultat opérationnel (EBIT) positif. De par son chiffre d'affaires et son personnel, ABX LOGISTICS Worldwide figure parmi les 12 premières entreprises au monde de son secteur.



// Trois questions à Laurent Levaux, Administrateur délégué d'ABX LOGISTICS Worldwide

1 Monsieur Levaux, que ressentez-vous après la conclusion de l'accord de cession?

"Je souhaite d'abord dire que la SNCB, puis la SNCB-Holding, a été un très bon actionnaire pour ABX à partir du moment où le groupe s'est construit par des acquisitions.

Les deux managements ont toujours travaillé de concert, tant avec le tandem Karel Vinck (Administrateur délégué) et Luc Lallemand (Directeur Finances) qu'avec le tandem Jannie Haek et Michel Allé.

Je considère avec respect ces grands managers comme des personnes d'une grande qualité professionnelle et humaine. Ils ont toujours veillé à trouver les meilleures solutions sur le plan business et humain, avec éthique. Le management de la SNCB puis de la SNCB-Holding, a été efficace et rapide, à l'époque de la restructuration, puis dans le dossier Commission européenne et sur la cession.

D'ailleurs, il n'y a jamais eu de critiques de la gestion du dossier ABX, c'est très important à souligner."

2 Depuis votre arrivée, en 2003, vous aurez eu de très importants efforts à mener...

"Oui. Avec l'appui de la SNCB, le management d'ABX LOGISTICS Worldwide a mené 4 actions:

- recentrer ABX sur le métier d'expéditeur international par air, mer et route (dans le langage des spécialistes *freight forwarder*);
- redresser drastiquement les résultats avec un premier EBIT positif dès 2004;
- obtenir l'approbation de la Commission Européenne sur le plan financier;
- puis, enfin, collaborer aux négociations de cession d'ABX LOGISTICS Worldwide à 3i, société britannique de financement spécialisée en *private equity*. Ce nouvel actionariat stabilise à long terme notre groupe et permettra d'accélérer encore notre développement international."

3 Pourquoi les activités de distribution en Belgique ne sont-elles pas reprises



par l'investisseur britannique?

"Les activités de distribution locale par route en Belgique (appelées 'road domestic') représentent environ 3 % du chiffre d'affaires du groupe ABX et seront prochainement cédées par le Groupe SNCB à un autre partenaire auquel elles apporteront une valeur ajoutée. Elles ne cadrent en effet plus dans l'activité de base du groupe ABX LOGISTICS Worldwide, axée sur l'expédition internationale. Mais nous conservons au sein d'ABX LOGISTICS Worldwide les activités internationales de et vers la Belgique (transports routier, aérien et maritime) ainsi que les activités de *Contract Logistics*."

// Trois questions à Karel Vinck, ancien Administrateur délégué SNCB

1 Monsieur Vinck, lorsque vous êtes arrivé à la tête de la SNCB, vous avez été immédiatement confronté au dossier ABX.

Comment cela s'est-il passé?

"En fait, je suis arrivé à la tête de la SNCB, avec une double mission du gouvernement: premièrement, voir comment adapter la structure de la SNCB aux demandes européennes de scission entre gestionnaire de l'infrastructure et entreprise ferroviaire, et en second lieu préparer un plan d'assainissement complet. Pour cette seconde mission, j'ai proposé le plan de restructuration de l'entreprise ferroviaire et j'ai analysé la manière d'endiguer les pertes énormes du groupe ABX. Tenant compte des difficultés qu'ABX rencontrait et du temps qu'il fallait y consacrer avec toute son attention, j'ai cherché quelqu'un qui pouvait piloter un plan de redressement. J'ai choisi Laurent Levaux, qui avait l'expérience et le courage nécessaires pour affronter une situation difficile. Avec Luc Lallemand, alors Directeur Finances à la SNCB, nous avons développé le plan de restructuration. Tenant compte des priorités à respecter dans le plan de redressement de la SNCB, le groupe ABX n'était pas une activité de base de la SNCB et devait donc être repositionnée dans un cadre extérieur au

groupe ferroviaire. Nous avons cherché un repreneur, mais nous devions attendre une autorisation de la Commission pour la recapitalisation avant revente: celle-ci ne devait pas être considérée comme une aide d'Etat. L'acquisition par le repreneur était conditionnée par cette décision européenne."

2 Les négociations auront duré deux ans...

"Oui. La décision initiale de la Commission européenne a été prise en décembre 2005. Comme le plan et les éléments constitutifs de la privatisation qui avaient été soumis ont connu entre-temps certaines modifications et/ou ajustements, il fallait en donner connaissance aux autorités européennes.

Cela nous a mené à juillet 2006, mois durant lequel la négociation finale avec le groupe 3i s'est déroulée. Tout est bien qui finit bien, et le passage d'ABX LOGISTICS Worldwide dans le giron de 3i est réalisé depuis le 3 août 2006.

Honnêtement, au départ, je n'étais pas sûr de réussir. Ce n'était pas le dossier le plus dur de ma carrière, mais certainement le plus complexe.

C'était un dossier vraiment très compliqué car il y avait plusieurs interlocuteurs: le management de la SNCB (Luc



Lallemand et moi-même), puis de la SNCB-Holding (Jannie Haek, Michel Allé et Dominique Offergeld), d'ABX (Laurent Levaux), la Commission européenne, la Représentation permanente belge auprès de la Commission (l'ambassadeur, Jan De Bock, et sa collaboratrice Geneviève Tuts qui ont fait un travail remarquable vis-à-vis de la Commission), et bien sûr l'acquéreur 3i. Si nous avons pu arriver au résultat actuel, c'est grâce à la très bonne collaboration entre ces acteurs."

3 Et parallèlement à ces négociations pour la reprise, le management d'ABX a entrepris un gros travail de restructuration. ABX LOGISTICS est-elle aujourd'hui rentable ?

"ABX LOGISTICS Worldwide a sorti la tête de l'eau et est en très bonne voie. Pourtant, la concurrence dans le secteur de la logistique n'a pas ménagé ABX: des concurrents ont eu des commentaires parfois très durs. ABX LOGISTICS Worldwide a tenu bon grâce à la qualité de son service. Les clients ont gardé toute confiance, c'est le tremplin pour un avenir que nous espérons meilleur..."

// Deux questions à Jannie Haek, Administrateur délégué de la SNCB-Holding

Pour le Groupe SNCB, Jannie Haek, Administrateur délégué, et Michel Allé, Directeur général Finances, ont négocié aux côtés de Karel Vinck, mandaté par l'Etat, la cession d'ABX LOGISTICS Worldwide à l'investisseur anglais 3i. Cette longue négociation a pu aboutir concrètement le 3 août dernier. Connect a interrogé Jannie Haek à la veille de la signature.

1 La cession d'ABX à l'investisseur anglais est un acte important pour le Groupe SNCB...

"Oui. Nous avons l'obligation de réaliser cette vente avant fin 2006; la Commission européenne l'avait décidé le 7 décembre 2005. C'est fait, nous avons donc rempli nos obligations avec un sentiment de

satisfaction. Nous avons repris les activités Road Domestic en Belgique, que nous allons céder à un autre acquéreur avant le 7 décembre 2006, comme nous l'impose la Commission européenne.

Ces activités sont bénéficiaires, porteuses d'avenir."

2 Le Groupe gagne-t-il quelque chose dans ces ventes?

"On peut dire que la vente d'ABX LOGISTICS Worldwide à 3i a des effets positifs pour le Groupe SNCB. Comme dans d'autres dossiers très importants (le financement des pensions, le transfert de la dette historique ou encore l'assainissement des sites pollués dans le passé par notre activité), elle écarte un risque

financier important qu'il n'était pas raisonnable de porter plus longtemps. Par ailleurs, elle nous permet de mieux nous concentrer sur nos activités principales, les transports ferroviaires de personnes et de marchandises, et d'en assurer la croissance de manière significative dans un contexte de productivité, de qualité et de sécurité de haut niveau."



talents

// Campagne de recrutement

Des images qui méritent le coup d'oeil!

// Vous ne pouvez pas l'ignorer, la vaste campagne de recrutement du Groupe SNCB bat son plein. La production d'une campagne d'une telle envergure n'est pas une sinécure et ne ressemble nullement à un long fleuve tranquille...

La campagne de recrutement s'articule autour de 5 photos mettant à l'honneur de vrais agents du Groupe SNCB qui oeuvrent en faveur du train "du futur". Ce sujet avait d'ailleurs déjà été détaillé dans le Connect n° 15. Le concept choisi fait la part belle aux personnes qui mettent les trains en mouvement. Un montage infailible de deux images a été utilisé afin d'obtenir un effet visuel avec des personnages gigantesques. Les figurants ont dû mimer les gestes en studio. Une solide dose d'imagination s'imposait donc! Ces photos ont ensuite été montées dans un "décor extérieur". Par souci de véracité, la lumière des photos prises en studio devait correspondre parfaitement à celle des photos extérieures utilisées pour l'arrière-plan.

Quand la météo s'en mêle

Le résultat vaut le détour, mais au cours des 4 semaines de production, nos collègues chargés de la planification et de l'organisation des séances de photos ont vécu des moments d'angoisse. En effet, la météo exécrable du mois d'août a joué les trouble-fêtes.

Certaines séances de photos de décors extérieurs, comme le tunnel de Pépinster, ont dû être reportées en raison d'averses incessantes et de la présence de lugubres nuages noirs. La séance de photos prévue sur un quai de Bruxelles-Midi a également dû être ajournée. Le suspense était maintenu jusqu'à la dernière minute, car le jour où les photos étaient prévues, l'équipe de production, les figurants et le train mobilisé spécialement pour l'occasion devaient tous atten-

dre patiemment l'apparition d'un timide rayon de soleil.

Implication et enthousiasme

Ce mauvais temps a non seulement eu des répercussions sur l'agenda du photographe, mais également sur celui de tous les collègues SNCB concernés par le projet. En effet, mettre à disposition du matériel roulant tels que grues et trains et endiguer les éventuelles conséquences de cette mobilisation pour l'ensemble du réseau n'est pas une mince affaire. En bref, qu'il s'agisse des managers de région, des signaleurs, des conducteurs de train, des techniciens ou des mannequins occasionnels: tous ont fait preuve de flexibilité.

Etant donné que les photos des décors n'ont pas toujours pu être prises à temps, certaines séances de photos des personnages ont également dû être différées, car la lumière devait être parfaitement identique à celle des photos faites en studio.

Mais tout est bien qui finit bien, surtout grâce à l'enthousiasme débordant et à la motivation indéfectible de tous les collègues désireux de mener à bien cet aspect essentiel de la campagne de recrutement.

// Dans cet article, nous vous présentons 1 visuel de la campagne. Vous découvrirez les 4 autres photos au dos de votre magazine.

Vous aussi, vous pouvez contribuer au recrutement de nouveaux collègues en envoyant la carte postale spéciale jointe à ce Connect à des candidats potentiels.



**Construisez avec nous
le train de demain**

www.lescheminsdeferengagent.be



Mannequin d'un jour

// Dans le Connect 15, nous vous présentions quelques candidats mannequins qui avaient participé au casting destiné à la campagne de recrutement. Ce mois-ci, nous avons recueilli le témoignage de trois sympathiques mannequins qui représentent l'image du Groupe suite à leur passage devant la caméra.



Tinneke

Tinneke

"Je me suis présentée au casting sur les conseils de collègues et j'ai été très surprise et flattée d'avoir été choisie pour représenter l'un des 10 visages de la campagne. Il avait tout d'abord été prévu que je me glisse dans la peau d'un conducteur de train, mais à mon arrivée au studio, des bottes en caoutchouc m'attendaient: je devais jouer le rôle d'un ingénieur. Mes photos ont ensuite été montées avec celle du pont de Hal. Mais en studio, mon collègue et moi-même avons dû nous aider d'un décor reconstitué à l'échelle au moyen de boîtes et de blocs. J'ai trouvé vraiment intéressant de pouvoir prendre part à la réalisation technique d'une séance de photos de ce type. Nous avons travaillé avec une équipe formidable de 7 personnes et le photographe est tout de suite parvenu à me mettre à l'aise. Nous avons beaucoup ri pendant la séance. Vous oubliez rapidement que vous faites face à la caméra et vous vous amusez. Je me suis sentie un peu comme une star de cinéma, avec ce ventilateur qui devait faire voler mes cheveux (rires)!"

Annelies

"Pour ma séance de photos, un studio avait été monté en extérieur, à l'atelier d'Anvers-Nord, car la lumière devait correspondre exactement à celle des photos de l'atelier. Mon collègue pour l'occasion et moi avons dû nous métamorphoser en mécaniciens. Je portais un maquillage très naturel réalisé par des professionnels, la styliste m'a remis mon vêtement de travail et armée de mon outil, j'ai pris la pose. Il faut bien évidemment faire preuve de beaucoup d'imagination et pour ma séance



Annelies

de photos, j'avais demandé si je pouvais voir l'illustration de l'arrière-plan. Je n'étais pas du tout nerveuse: en fin de compte, tout le monde était là pour travailler. L'ambiance était bon enfant et nous avons beaucoup plaisanté pendant les deux heures durant lesquelles j'ai posé. C'était très amusant de découvrir les coulisses d'une séance de photos professionnelle. J'ai surtout apprécié le fait de devoir me glisser dans la peau d'un personnage. Pendant une telle séance, vous avez un peu l'impression d'être célèbre, c'est vrai (rires)!"

Virginie

"Je suis accompagnatrice de train et j'ai dû incarner un mécanicien qui devait arrêter un train à l'aide d'un walkie-talkie: une expérience vraiment amusante. Je ne connaissais pas mon collègue, mais il était très sympa et la glace entre nous a été immédiatement rompue. En tant que mannequin, vous êtes un peu "la star". Le photographe, la maquilleuse, les stylistes,... tout ce petit monde vous bichonne pendant 2 heures: tout bonnement divin. J'ai été véritablement impressionnée par le professionnalisme de toute l'équipe. Chaque détail avait son importance. Ainsi, même mes sourcils ont été épilés pour la toute première fois. Ma présence sur les affiches résulte d'un pari avec un collègue qui m'a mise au défi de participer au casting. Aussitôt dit, aussitôt fait, sans oublier le bon resto qu'il me doit."



Virginie

client

// Statistiques

Comptage des voyageurs en octobre

// Du 14 au 22 octobre prochains, aura lieu la prochaine campagne de comptage des voyageurs. Une activité essentielle pour le Groupe SNCB.

Durant 9 jours, les accompagnateurs de train et le personnel de quai des grandes gares seront mis à contribution. Ils rempliront le plus consciencieusement possible les feuilles de comptage des montées et descentes de voyageurs dans toutes les gares et tous les points d'arrêt. Cette tâche peut paraître accessoire, mais il n'en est rien : elle est essentielle pour les trois entreprises du Groupe SNCB.

La connaissance des flux de voyageurs dans les gares et dans les trains est un renseignement indispensable : nombre de services ont besoin de connaître l'importance relative des gares et les heures d'affluence dans cel-

les-ci, le taux d'occupation des trains, les heures d'affluence dans les gares, etc.

C'est donc pour récolter ces données importantes que les comptages visuels sont effectués en octobre par le personnel des gares (Direction Réseau) et par le personnel d'accompagnement (Direction Voyageurs) durant 9 jours consécutifs : 5 jours ouvrables précédés et suivis par un week-end. La méthode consiste à relever le nombre de voyageurs montés et descendus pour chaque train du service intérieur, dans toutes les gares et tous les points d'arrêt. Confrontées aux chiffres des ventes et aux comptages des années antérieures, ces données offrent une indication pertinente et fiable.

Les résultats des comptages servent également à :

- déterminer l'offre du service des trains ;
- établir des statistiques de sur-occupation ou de sous-occupation éventuelles des trains ;
- répartir le matériel roulant entre les diverses lignes et relations en fonction du nombre de voyageurs ;
- évaluer le nombre de places de parking nécessaires dans les gares ;
- déterminer le nombre de bus de remplacement lors de travaux nécessitant l'interruption du trafic ferroviaire ;
- prévoir le nombre d'abris nécessaires sur les quais.

Les résultats des comptages d'octobre sont consultables sur le site intranet de la Direction Voyageurs.



ici & ailleurs

// Un programme de nettoyage axé sur les résultats

Nouveau système de nettoyage pour les trains

// Le nettoyage des trains semble être une tâche quotidienne banale. Il n'en est rien ! Non seulement, il réclame beaucoup de temps et d'énergie, mais il implique également une bonne dose de savoir-faire.



Jusqu'il y a quelques années, les trains étaient nettoyés selon un programme fixe. Les rames, qu'elles soient sales ou non, faisaient l'objet d'un nettoyage systématique. Ainsi, les trains propres étaient aussi lavés alors que certains trains souillés étaient nettoyés trop tard ou pas suffisamment. A l'heure actuelle, le système de nettoyage est adapté au type de train: un train P qui parcourt matin et soir 80 kilomètres sera bien entendu plus propre qu'un train IR qui fait la navette toute la journée, avec un trajet de quelque 1000 kilomètres dans les roues. Alors que le revêtement de sol d'un train P est nettoyé à fond chaque semaine, le nettoyage d'un train IC tous les 2 à 3 jours n'est pas un luxe superflu.

Les managers de série

Un nettoyage "à la carte" nécessite naturellement une excellente organisation. C'est la raison pour laquelle un responsable est désigné pour chaque série de véhicules. Ce "manager de série" établit le programme de nettoyage de sa série. Il planifie le nettoyage à l'endroit le plus approprié et au meilleur

moment en fonction de la rotation du matériel. Généralement, le nettoyage est prévu lors du garage du matériel dans un poste d'entretien. Le personnel du poste d'entretien va alors effectuer de petites ou de grosses opérations de nettoyage en se conformant au planning du manager de série. Le résultat de ces opérations est fixé dans des normes établies par la direction Matériel.

L'augmentation du nombre de clients engendre aussi une utilisation plus intensive du matériel. Il est donc impératif de vider plus souvent les poubelles ou d'évacuer les gros détritres. Les clients doivent voir que l'on prend soin de leur train. Ils veulent avoir la certitude que tout est réellement mis en oeuvre pour que le voyage se déroule pour ainsi dire "sans bavure". C'est pourquoi la SNCB souhaite lancer cette année encore un projet-pilote: des nettoyeurs sillonnant le train pendant le voyage nettoieront les toilettes, videront les poubelles remplies, élimineront les taches gênantes ou ramasseront les journaux laissés dans les voitures ... sans déranger les voyageurs. Cette opération sera aussi menée sur les quais.

Plates-formes de travail

Depuis peu, la plupart des postes d'entretien sont aussi équipés de "plates-formes d'entretien", ce qui évite au personnel de transporter des seaux ou des aspirateurs dans les fais-



ici & ailleurs



ceux. Tous les trente à cinquante mètres, ces plates-formes sont dotées de robinets d'eau chaude et d'eau froide, d'installations de distribution de savon (solution savonneuse pour le nettoyage des toilettes et de l'intérieur) et d'air comprimé. Des bouches d'aspiration faisant partie d'un vaste système d'aspiration central pour l'eau, les petits déchets, voire les petites canettes, sont prévues tous les vingt mètres. A l'avenir, on souhaiterait passer à des plates-formes plus simples qui ne comporteraient plus de système d'aspiration central, mais qui seraient plutôt dotées de gros aspirateurs professionnels.

Matériel moderne – techniques modernes

Le travail manuel, notamment la collecte des gros déchets et la vidange des poubelles, reste bien sûr une activité importante. Le nettoyage classique à grandes eaux doit céder la place à des techniques modernes utilisant un minimum d'eau et de détergent. La serpillière, l'éponge, la peau de chamois et la brosse sont remplacées par l'aspirateur et le mop, d'une part, et les machines à broser. Sur le matériel moderne, on opte de plus en plus pour des sièges confortables en tissu plutôt qu'en simili et pour des tapis au sol. Les techniques de nettoyage ont été revues: la préférence est accordée au nettoyage "à sec", comme l'aspiration des poussières. Les véhicules peuvent ainsi être immédiatement remis en service. Les tapis sont nettoyés au moyen de brosses qui tournent chacune dans une direction différente. Les housses de siège en tissu peuvent être retirées afin d'être emmenées au lavoir. Tout cela demande un

peu plus de travail, mais crée aussi un environnement plus agréable, plus chaleureux et plus confortable pour les voyageurs.

Trainwash

Le réseau comprend un total de 13 installations de lavage pour nettoyer l'extérieur des trains. En principe, toutes les voitures, tous les autorails et toutes les automotrices passent ici deux fois par semaine. Toutes ces installations sont entièrement automatisées. Lorsque la température descend à 2 C°, elles sont mises hors service car les conduites peuvent non seulement geler, mais il y a aussi une formation de glace sur les portes et les marchepieds et leur bon fonctionnement est perturbé. Pour que les trains puissent malgré tout être nettoyés à des températures aussi basses, des installations de lavage couvertes ont été construites à Forest et Ostende (cf. Connect numéro 1). Les voitures sont lavées à l'eau chaude et ensuite séchées. Ces installations sont en service depuis environ un an. Les 2 installations représentent un investissement de quelque 10 millions d'euros.

Graffiti: art ou vandalisme?

Les graffiti posent surtout problème lorsqu'ils recouvrent les fenêtres ou lorsque les inscriptions techniques sur les trains ne sont plus lisibles. En outre, les graffiti véhiculent une image négative auprès du client et engendrent un sentiment d'insécurité. Il est possible de les éliminer au moyen d'un produit chimique. Ce produit n'est en soi pas nocif pour l'environnement, contrairement à la peinture qui se détache lors de l'enlèvement des graffiti. Le produit est étalé sur les graffiti à l'aide d'une brosse et après l'avoir laissé agir quelques minutes, les graffiti se décollent et sont raclés. La peinture enlevée est rassemblée sur un tapis placé sous le véhicule et évacuée comme des déchets chimiques. Le produit chimique est biodégradable et neutralisé avec de l'eau. C'est la raison pour laquelle l'élimination des graffiti par temps de pluie est un travail difficile. La SNCB envisage donc de construire des voies couvertes pour que les rames puissent aussi être nettoyées lorsqu'il pleut.



// Sécurité

Le passage à niveau 25 de Kapellen disparu, les riverains font la fête

// La commune anversoise de Kapellen est débarrassée du passage à niveau 25. Une bonne raison pour inviter les habitants et donner un petit air de fête à la mise en service du nouveau tunnel.

Fin août, le nouvel ouvrage d'art a été inauguré de manière festive. Au cours de la partie protocolaire à laquelle assistaient l'Administrateur délégué Luc Lallemand, le Secrétaire d'Etat Bruno Tuybens, les Ministres flamands Dirk Van Mechelen, Kathleen Van Brempt et Kris Peeters, ainsi que le Bourgmestre Koen Helsen, les invités d'honneur ont scié symboliquement une barrière de passage à niveau. Ils disaient ainsi définitivement adieu à l'ancien passage à niveau. Le Ministre Dirk Van Mechelen a été le premier à franchir le tunnel au volant de sa voiture. Dans le même temps, au-dessus de sa tête, les trains de la ligne 12 filaient à pleine vitesse sur le toit du nouveau tunnel.

Une fête populaire

Dans le sillage des invités d'honneur, les riverains ont pris pleinement le temps de découvrir leur tunnel dans le calme avant que les automobilistes ne les forcent à emprunter la piste cyclable et le trottoir.

Les habitants de Kapellen sont venus en masse assister à la fête populaire, comme si la commune tout entière avait répondu à l'invitation. Les animations organisées pour l'occasion, parmi lesquelles un caricaturiste et divers groupes musicaux, ont contribué à parfaire l'ambiance festive.

En un temps record d'à peine 20 mois

Le passage à niveau 25 sur la ligne ferroviaire Anvers-Roosendaal était un passage à niveau très fréquenté, traversé chaque jour par quelque 25.000 véhicules. Parcouru quotidiennement par 230 trains, le passage à niveau restait fermé 6 heures par jour. Cette fréquentation importante et le trafic lourd ont également conduit à plusieurs accidents graves.



Le 3 novembre 2004, les travaux débutaient par la destruction de quelques habitations. Il y a précisément un an, le passage à niveau avait déjà été remplacé par un nouveau passage à niveau provisoire à quelques mètres de là et commençait la construction du tunnel à l'emplacement de l'ancien passage à niveau. Le tunnel est long de 275 mètres, large de 13,6 mètres et a une hauteur de 5 mètres. Le pertuis du tunnel proprement dit mesure 90 mètres de long. Le tunnel est une réalisation conjointe d'Infrabel, de la Commune de Kapellen et de la Région flamande. L'investissement total atteint les 10,1 millions d'euros dont 5,47 millions, environ la moitié, sont pris en charge par Infrabel.

Les passages à niveau, souci constant d'Infrabel

Par cette nouvelle construction, Infrabel souligne tout le sérieux qu'elle accorde à la sécurité aux passages à niveau. Infrabel a la ferme volonté d'améliorer la sécurité de ses passages à niveau en diminuant le nombre de ceux-ci ou en renforçant, là où c'est nécessaire, la sécurité des passages à niveau restants.

La suppression du passage à niveau 25 à Kapellen, l'un des projets les plus ambitieux, ne doit pas faire oublier qu'Infrabel investit aussi fortement dans le renforcement de la sécurité aux passages à niveau moins fréquentés. Au cours de la période 2005-2007, pas moins de 40,515 millions d'euros seront consacrés à leur suppression et à leur modernisation. Pour Infrabel, la suppression d'un passage à niveau constitue de loin la meilleure solution.



campagne

// Campagne de recrutement

**Construisez avec nous
le train de demain**

www.les chemins de fer engagent.be

Groupe SNCB



**Construisez avec nous
le train de demain**

www.les chemins de fer engagent.be

Groupe SNCB



**Construisez avec nous
le train de demain**

www.les chemins de fer engagent.be

Groupe SNCB



**Construisez avec nous
le train de demain**

www.les chemins de fer engagent.be

Groupe SNCB

