

C'EST A DIRE



1

FEU VERT POUR ABX

Le 27 mars 1992, notre Conseil d'administration a approuvé le plan d'action de la Direction pour assurer l'avenir du service des colis (voyez le détail en pages 2 et 3). Les mesures portent sur l'autonomie d'ABX au sein de la SNCB, la stratégie commerciale, l'organisation du travail, l'informatisation et la gestion des ressources humaines. Elles incluent un ensemble d'investissements réducteurs de coût et stimulateurs de trafic.

Le Conseil a ainsi concrétisé la décision qu'il avait prise en 1991. Il entend faire cadrer cette restructuration dans un triple objectif:

- gommer l'impact (de l'ordre de 2 milliards) du déficit de ce service;
 - tenir compte des prescriptions de la loi de réforme des entreprises publiques à caractère économique;
 - et assurer la redynamisation de cette activité dans le contexte d'un marché où la concurrence est très vive.
- Le plan prévoit d'accorder à ABX une large autonomie de gestion au sein de la SNCB, créant les conditions impératives pour développer l'activité avec succès. L'autonomie portera sur des domaines aussi fondamentaux que le personnel, les investissements, la comptabilité et l'informatique.



SOMMAIRE

SECTEUR COLIS

FEU VERT POUR ABX 2/3

INFORMATIQUE ET VENTE

ARISTOTE ET NADIA, COUPLE
D'INFORMATION UP TO DATE 4

TÉLEX

LE NOUVEAU STAFF DE L'UIC 5

ACCUEIL

UN NOUVEL ÉQUIPEMENT POUR
LES MOINS VALIDES 6
LE CONFORT DES VOYAGEURS 8

COOPÉRATION

FORMATIONS SNCB POUR
CADRES DU TIERS-MONDE 7

PRODUCTIVITÉ

UN AN DE "BOITE A IDÉES" 8

FEU VERT POUR ABX

Le plan de redressement d'ABX, approuvé par le Conseil d'administration le 27 mars dernier, comprend quatre grands volets sur lesquels il faut travailler parallèlement. L'emploi sera adapté, dans le cadre d'une opération de sélection, et les agents devenus disponibles seront réaffectés. L'organisation du service prendra un nouveau visage. La commercialisation sera repensée. Et un plan d'investissement de 1,8 milliard, étalé sur 2 à 5 ans, créera les conditions très concrètes de la réorganisation.

VOLET 1: L'EMPLOI

Pour réaliser un gain de productivité très important (afin de rétablir l'équilibre financier), ABX verra ses moyens en personnel (2.700 emplois actuellement) réduits progressivement de près de moitié. Il faudra en pratique utiliser un personnel dont la compétence, la productivité et la rémunération soient comparables à celles de la concurrence.

Une sélection appropriée sera opérée. Elle fera appel par priorité au personnel SNCB volontaire. Le niveau de rémunération, les droits à l'avancement de grade - de manière générale les droits statutaires - de ces agents seront intégralement respectés.

Requalification

Les cadres du personnel seront redéfinis en fonction des besoins nouveaux. Un certain nombre d'agents deviendront de ce fait "disponibles". Ils seront réaffectés au sein de la SNCB. L'éventail complet des possibilités en matière de formation et de requalification leur sera également proposé.

Nous en parlons plus en détail en fin d'article.

Mesures sociales

Des mesures d'accompagnement social avaient été prises lors des précédentes réformes.

Elles seront appliquées et complétées par d'autres mesures prises pour faciliter l'affectation des agents requalifiés dans des fonctions au moins équivalentes.

VOLET 2: L'ORGANISATION DU SERVICE

La future organisation du service reposera sur deux éléments:

□ un centre de tri unique très automatisé, situé à Bruxelles, qui devrait être opérationnel dès le début de 94. Autour de ce centre, des pla-

teformes régionales de distribution où seront aussi basées les équipes de vente;

□ le développement de l'informatisation, pour réaliser un suivi rapide et précis des envois et travailler efficacement avec les clients informatisés. Ces mesures doivent permettre:

□ de contrôler en permanence la qualité du service;
□ de mieux maîtriser les prix de revient des produits (qu'il importe de comprimer);
□ et d'imposer l'image de marque d'une société performante.

VOLET 3: LA COMMERCIALISATION

Le plan veut développer avant tout le niveau de qualité des produits existants, en particulier le trafic national, qui procure 85 % de l'activité. Pour le trafic international, ABX recherchera la collaboration d'un partenaire expérimenté et très performant qui agira en sous-traitant.

Le plan prévoit précisément:

□ le renforcement du trafic national jour A/ jour B et du camionnage direct;

□ le lancement en 1994 d'un produit très attractif appelé "Bonsoir/Bonjour": enlèvement de l'envoi en fin de jour A et livraison le matin du jour B;

□ l'abandon des activités jugées non rentables;

□ la mise en place d'une équipe de vendeurs plus nombreux;

□ une approche très commerciale du marché, notamment dans le domaine des litiges et de communication.

VOLET 4: LES INVESTISSEMENTS

Le plan fixe une enveloppe globale d'investissements d'un montant de 1,8 milliard de francs. Ces investissements visent deux objectifs: réduire les coûts et stimuler le trafic.

C'est à dire est publié par le service des relations extérieures des Services généraux, produit par l'imprimerie centrale de la SNCB et distribué par le factage général (code 99999:00).
Pour nous donner votre avis:
C'EST À DIRE - SG 01.4 - section 50 - Bruxelles



Réduire les coûts

En 92 et 93, plus de 1,2 milliard de francs seront engagés en vue de réduire les coûts à terme.

Il s'agira de construire et équiper un bâtiment qui abritera le centre de tri unique, la plateforme régionale de Bruxelles et les services de direction d'ABX.

Il faudra aussi aménager les autres plateformes régionales, acheter des roll containers pour les acheminements de centre à centre et installer un système informatique très performant de suivi permanent des envois et de contrôle de qualité.

Enfin, le parc de camions devra être modernisé.

Stimuler le trafic

D'autres investissements seront réalisés pour stimuler le trafic (c'est-à-dire l'aider à se développer). Etalés sur plusieurs années, ils porteront sur:

- la publicité (une série de campagnes menées jusque 1996);
 - la formation professionnelle permanente du personnel d'ABX;
 - et le développement des moyens de communication avec la clientèle (fax, téléphone, modem...).
- Dans le même élan, toute la flotte des camions sera peinte aux couleurs d'ABX. Et on donnera au personnel de livraison une tenue de travail adaptée aux besoins et bien de l'époque.

Le plan approuvé par le Conseil prévoit un calendrier de réalisation des divers éléments. Le respect de ce calendrier aura une grande importance pour le succès de la relance. Et l'autonomie de gestion accordée à ABX dans le cadre du budget d'investissement décidé permettra de travailler vite et efficacement.

DES A PRESENT

La SNCB veut agir de manière dynamique pour réaliser aussi vite que possible le redressement prévu.

L'équipe chargée de mettre le plan en oeuvre va être formée dans les prochaines semaines. On nommera un General Manager et 4 managers chargés du commercial, des opérations, du secteur administratif et financier, et de l'informatique. Pour le reste, trois possibilités seront ouvertes aux agents.

La réaffectation des agents disponibles commencera dès que l'adaptation des cadres des gares aura été réalisée (avant les grandes vacances). Les opérations se poursuivront de mois en mois, en tenant compte, bien sûr, des besoins du service.

La sélection des candidats à ABX occupera l'été. Dès à présent, en négociation paritaire, les jobs au sein d'ABX et le profil des agents à sélectionner sont définis avec précision. Une brochure d'information présentera sous peu ce profil et la procédure de sélection. Sa distribution précédera l'appel aux candidatures, lancé à tous les agents SNCB susceptibles d'être intéressés.

Les agents ABX seront désignés à l'automne, au terme de la sélection.

La requalification suivra un cycle de formations qui débutera fin 92/début 93, après une phase de tests d'admission. Elle sera ouverte par priorité au personnel qui n'a pas d'affectation dans le cadre (agents rendus disponibles par les réformes, ou médicalement inaptes à leurs fonctions normales). La formation permettra de requalifier les agents qui le souhaitent dans des emplois administratifs ou techniques qui répondent aux besoins de la SNCB.

Toutes les opérations seront menées parallèlement. A terme, le personnel d'ABX travaillera dans sa nouvelle structure, comme s'il était "détaché" mais en conservant le statut de cheminot et le droit à la mobilité au sein de l'entreprise ferroviaire. ■

ARISTOTE ET NADIA UN COUPLE D'INFORMATION UP TO DATE

Nadia aime Aristote. Et Aristote aime Nadia. Nos clients aiment Aristote. Et nous aimons nos clients. Compliqué ? Non. Au centre de tout cela, tout le monde aime l'information exacte, la plus complète possible, qu'on a directement sous la main sans devoir interroger quelqu'un. Nadia et Aristote ont tout pour plaire dans ce sens. L'une fait passer l'information. L'autre la donne, sur demande, à des endroits très variés... là où nos clients en ont besoin.

Lorsque la SNCB donne des renseignements complets qui permettent de se déplacer aisément sur un itinéraire peu habituel, le client occasionnel est satisfait. Il reviendra, parce qu'il se sent en confiance. Pour ce faire, des moyens modernes sont utilisés. Maintenant que l'ordinateur individuel a envahi tous les secteurs de la société, l'informatique peut aider l'usager à disposer à son domicile de l'ensemble des informations sur le train.

ARISTOTE

Fin mai, parallèlement à l'indicateur officiel, qui compte 600 pages, une disquette a été mise en vente: "ARIdisc". Nous en parlons dans notre encadré.

La mise en vente de cette disquette

lance la deuxième phase du projet Aristote.

Dès 1991, une disquette prototype a été mise à la disposition du personnel des bureaux d'information des 9 plus grandes gares belges, pour aider le public. L'informateur pouvait rechercher à l'écran les meilleurs itinéraires et les horaires les mieux adaptés.

ARIdisc a aussi en mémoire le tarif le plus avantageux selon la date du déplacement et un certain nombre de paramètres que le client peut introduire facilement.

LES FILS ET FILLES D'ARISTOTE

Dans un stade ultérieur, à partir des bornes d'information installées dans les gares, le client pourra lui-même accéder aux renseignements

désirés. Ce sera ARIscreen. Et on prévoit une utilisation similaire au moyen du téléviseur, à domicile. ARIvoice sera la version téléphonique de ce service. On se servira dans ce cas d'un générateur de voix. Il y aura aussi ARIfax, le demandeur étant alors via son téléfax en liaison avec le cœur d'Aristote à la SNCB.

Dans une version très avancée de la gamme ARI, le client aura en plus accès à des informations actualisées: les trains spéciaux et les modifications de service (par exemple) lui seront automatiquement signalés dans toutes les formules reliées à l'ordinateur central (donc pas la version ARIdisc).

L'offre présentée deviendra donc de plus en plus claire et le personnel de vente ou d'information disposera de plus de temps pour répondre à des questions plus complexes.

NADIA: RAPIDE, FORT ET JUDICIEUX

Nadia est le nouveau et puissant réseau de transmission de données, qui sera installé sur l'ensemble du

ARIDISC EST EN VENTE

ARIdisc, c'est l'indicateur informatique des trains, le dernier né des services de la SNCB. Une disquette 3,5" HD ou DD, ou bien 5,25" HD, et le client peut s'informer chez lui en se servant de son PC.

Le programme est très pratique. Il dialogue dans une langue au choix de l'utilisateur: français, néerlandais, allemand ou anglais. Les touches de fonctions et les flèches de direction suffisent presque à toutes les opérations.

La mémoire est divisée en trois modules (ou chapitres): horaires, tarifs et renseignements généraux.

L'horaire d'un déplacement est donné en fonction de l'heure de départ ou en fonction de l'heure d'arrivée choisie par le demandeur. Celui-ci peut indiquer l'itinéraire qu'il veut suivre. Les correspondances à pren-



réseau SNCB. Il permettra entre autres distribuer sur l'ensemble du territoire les informations actualisées dont nos informateurs ont besoin pour répondre aux questions des clients: train spécial supplémentaire, formule événement, perturbation du trafic sur une section de ligne...

Nadia possède une double structure. Deux noeuds du réseau sont situés aux Services Généraux Informatiques de Bruxelles Midi. Ce même réseau comporte encore onze noeuds régionaux (Anvers, Hasselt, Liège, Namur, Libramont, Charleroi, Mons, Courtrai, Bruges, Gand et Bruxelles-Nord). Un réseau secondaire contient environ 120 noeuds de liaison plus petits. Ainsi, toutes les gares sont reliées entre elles ainsi qu'avec l'ordinateur central.

Ainsi, au fil du temps - à grande vitesse pour le moment - nos méthodes d'information et de vente se modernisent et gagnent en transparence. C'est bon pour notre image ! ■

dre sont précisées et le système propose, le cas échéant, un itinéraire plus rapide.

Partant des mêmes données et d'autres paramètres, plus personnalisés, ARIdisc calcule le prix du déplacement. Il recherche toujours la formule la plus économique en fonction des données qui lui sont fournies. A un jeune de 18 ans qui prend le train un mardi après 8 heures du matin, ARIdisc conseillera peut-être d'utiliser un Go Pass.

La description des gares et des trains est aussi en mémoire. Facile de savoir si des taxis ou des bus attendent les clients. Facile, en disposant du numéro du train, de retrouver celui-ci sur une affiche jaune en gare.

Et toutes les informations données peuvent être imprimées. Encore plus facile !

UN NOUVEAU STAFF À L'UIC

L'UIC entend appuyer activement la promotion du chemin de fer dans le contexte politique et économique nouveau qui s'instaure en Europe. Sept départements sont désormais chargés de veiller à l'avancement des projets internationaux et de coordonner le travail des commissions spécialisées. Ils doivent également assurer la liaison avec les autres organismes internationaux concernés par le chemin de fer.

Stratégie: un département qui pense la coopération internationale. Il est dirigé par Jacques Cornet, notre ancien directeur général adjoint.

Passagers: c'est Antonio Dentato, précédemment dirigeant général à la Division Voyageurs des chemins de fer italiens qui chapeaute ce département.

Technique: la responsabilité de ce département certainement préoccupé d'intégration et de compatibilité revient à Ivo Malina, directeur général des chemins de fer tchécoslovaques en 90 et 91.

Fret: l'avenir du transport des marchandises (le fret) dans le grand marché européen et au-delà est confié à Marek Raczkiwicz, directeur général adjoint aux chemins de fer polonais en 90/91.

Grande vitesse: c'est Gunther Ellwanger, issu de la direction générale des chemins de fer allemands, qui dirige ce département axé sur le réseau européen de trains à grande vitesse.

Management: André Michel, issu du groupe SNCF (chemins de fer français), va, avec son équipe, et sous la supervision du secrétaire général Michel Walrave (ancien directeur général de la SNCF), restructurer le secrétariat général de l'UIC, pour adapter le fonctionnement de l'Union aux nouveaux objectifs d'avenir.

Communication: équipe renforcée et nouvelles responsabilités pour le Français Paul Véron, qui a notamment assumé les relations de l'UIC avec la presse depuis 1984. ■



Force navale, marine marchande ? Pied marin, pied ferroviaire ? Non, c'est simplement l'institut Sint-Lucas d'Anvers

qui a choisi le train pour un événement costumé et guindaillant. Un choix fort agréable pour nous.

POUR LES VOYAGEURS MOINS VALIDES: De meilleures conditions d'accès

Le choix est parfois très restreint pour les moins valides. Soit parce que leur état physique les empêche de se mouvoir librement et seuls. Soit que les dispositifs techniques inventés pour compenser les handicaps sont - financièrement - inabordable pour eux. Le transport en commun est souvent leur seule solution. Nous devons être attentifs à ces clients "obligés" du train. En les guidant, en les aidant à franchir des obstacles, en leur permettant d'être, d'une autre manière, aussi mobiles que nos clients totalement valides. Notre nouveau plan incliné d'embarquement des fauteuils roulants va dans ce sens.

Pour les personnes qui se déplacent en fauteuil roulant, monter dans le train est un exercice des plus difficile. Certaines gares possèdent des rampes d'accès mobiles. Un matériel assez lourd, de trop grandes dimensions, et adapté à certains types de quais seulement. Les utilisateurs de ce matériel ont leur petite idée à son sujet. L'Institut Médico-Pédagogique de Kwatrecht (près de Wetteren), par exemple, qui vient de faire, avec succès, une proposition à la SNCB. Il a exposé sa solution, et en étroite collaboration avec les experts de l'IMP, l'Atelier Central de Malines a mis au point un nouveau plan incliné mobile.

Hisser un fauteuil roulant dans un train est plus vite dit que fait. L'un des fauteuils roulants motorisés les plus utilisés pèse plus de 100 kilos. Le nouveau plan incliné, prévu pour des quais élevés, est fabriqué en matériaux légers (principalement de l'aluminium). Une personne seule peut le déplacer. Le pourcentage de la pente reste raisonnable et la largeur a été diminuée.

DES BESOINS LOCAUX SPECIFIQUES

La mise en service de la première rampe date de la mi-novembre 91. Depuis, 23 gares ont été équipées du même modèle de plan incliné mobi-

le: Bruxelles-Nord et Midi, Schaerbeek, Blankenberge, Bruges, Gand-St-Pierre, Knokke, Kwatrecht, Anvers-Central, Malines, Mortsel-Oude-God, Louvain, Liège-Guillemins, Verviers-Central, Arlon, Gembloux, Charleroi-Sud, Braine-Le-Comte, Nivelles, Mons et Saint-Ghislain. Bien entendu, ce plan incliné n'élimine pas tous les inconvénients. En gare de Kwatrecht par exemple, il a fallu ajouter une rampe d'accès aux quais, ce qui a représenté un investissement de 3,5 millions de francs. Le développement du plan incliné a coûté, lui, 150.000 francs.

DES VOITURES ADAPTÉES

On s'intéresse aussi énormément aux voitures. Mr Janssens, directeur de l'IMP Saint Louis résume bien la problématique: "Les rames de trains elles-mêmes ne sont pas adaptées aux fauteuils roulants. Chaque train possède au minimum une porte d'accès suffisamment large pour permettre le passage, mais à l'intérieur du train, les portes sont



FORMATION À LA SNCB DES CADRES AFRICAINS ET ASIATIQUES

trop étroites. Ceux qui utilisent des fauteuils roulants n'ont donc pas accès aux compartiments, où ils empêcheraient de plus le passage des autres voyageurs".

On a tenu compte de cette remarque. Les 140 voitures intercalaires des automotrices Break, par exemple, sont accessibles à ceux qui se déplacent en fauteuil roulant. Sous peu, les trains assurant les liaisons internationales seront adaptés. Les rames du TGV TransManche prendront aussi en compte les utilisateurs de fauteuils roulants. De même que nos futures voitures du service intérieur (qui apparaîtront sur le réseau dès 1996).

DES REMERCIEMENTS SINCÈRES

La SNCB, dans un dépliant d'information, présente aux moins valides toutes les aides et les facilités qui leur sont particulièrement destinées. Dans ses gares, elle rend des services utiles aux moins valides, sous forme d'accompagnement ou d'aide matérielle à l'embarquement.

"Investir dans l'accueil" n'est donc pas un vœu pieux. En témoigne d'ailleurs ce mot de remerciement prononcé par Ariane Kegels au nom de tous les élèves de l'IMP de Kwatrecht: "Dans le cadre des nombreuses campagnes menées pour rendre attractifs les transports publics, nous pensons que ceci est une initiative épatante. Nous savons que cette gare n'est pas très fréquentée. Nous apprécions d'autant plus qu'on ait pensé à nous". ■

"Nous voulons que nos activités soient aussi proches que possible de celles d'autres jeunes de notre âge. Nous avons également besoin de possibilités de nous épanouir et avant tout d'espace. Nous ne voulons pas nous isoler. Mais, pour nous, les déplacements constituent toujours un problème. Il existe évidemment d'autres possibilités, mais elles ne sont financièrement pas abordables".

Ainsi parlait Anne Kegels lors de la présentation du nouveau plan incliné mobile de la SNCB. Comme nombre de ses disciples de l'IMP de Kwatrecht, Ariane se déplace en fauteuil roulant.

Avec l'UNIDO (Nations Unies) et l'AGCD (coopération belge au développement), la SNCB participe - modestement mais activement - à ce qu'on appelle parfois le dialogue Nord-Sud. Notre savoir-faire est en effet utile aux pays qui n'ont pas une expérience ferroviaire aussi longue et riche que la nôtre.

Cours en Belgique pour des cheminots africains et asiatiques. Séminaires organisés par nos experts dans ces pays lointains. C'est une formation complète, théorique et pratique, sur des sujets que nous maîtrisons bien. Et ceux qui la reçoivent deviennent eux-mêmes formateurs dans leurs propres pays.

Disposer d'un bon matériel ferroviaire ou pas. Pour la majeure partie des pays en voie de développement, cette question est primordiale. Car la plupart du temps, ils ne disposent pas d'un réseau routier carrossable et commode. Le bon état du matériel ferroviaire devient alors un élément crucial. Sans le train, l'agriculture, les industries extractives et d'autres activités économiques s'asphyxieraient.

COLLABORER AU DÉVELOPPEMENT

Une formation en profondeur du personnel des chemins de fer revêt donc un caractère vital. En collaboration avec les Nations Unies (UNIDO), l'Administration Générale de la Coopération au Développement (AGCD) a mis sur pied des cours de formation pour de jeunes cadres des entreprises ferroviaires du Tiers Monde.

Depuis 1977, la SNCB participe activement à cette formation. En tant qu'entreprise ferroviaire implantée dans le pays européen où se croisent de multiples lignes importantes, elle s'est forgé une solide réputation dont les piliers sont une expérience, un savoir-faire et une compétence centenaires.

CONFRONTATION À LA PRATIQUE

En janvier et février 1992, douze jeunes cadres originaires d'Afrique et d'Asie ont suivi six semaines de cours. Ils se sont essentiellement intéressés à la gestion des stocks et de l'approvisionnement et à l'organisation de l'entretien et de la réparation du matériel roulant et des installations fixes.

Grâce à la mise en application des

techniques utilisées en Belgique, certains problèmes ont pu être résolus chez eux. De retour dans leur pays, les élèves transmettent à leur tour leurs connaissances nouvelles à leurs propres collaborateurs. De plus, ils sont mieux armés pour développer la communication et la collaboration avec les pays qui les environnent.

La formation acquise en Belgique n'est pas la seule formule. Au Cameroun, les participants africains recevront une formation complémentaire donnée par des cheminots belges. Il en ira de même pour les participants asiatiques, cette fois en Indonésie. Lors de ce cycle complémentaire, les connaissances et les techniques seront adaptées aux réalités concrètes de chaque réseau. La théorie sera donc mise en pratique localement. ■

BOÎTE À IDÉES: 8 LAURÉATS se partagent 345.000 francs

Voilà environ un an, nous vous parlions de la boîte à idées. En 12 mois, l'ampoule s'est allumée bien des fois, la boîte s'est remplie, et une cinquantaine de collègues ont vu leur créativité récompensée d'une façon fort agréable pour leur budget.

L'Audit interne est le point d'aboutissement des dossiers complets de "récompenses" qui font suite aux propositions d'idées intéressantes. Lorsqu'une idée arrive, elle est soumise, bien entendu, au responsable du service dans lequel on pourra l'appliquer. Ce responsable l'étudie en profondeur, évalue les suites possibles, procède éventuellement à un essai, puis rend un avis. Un avis "chiffré", qui énonce l'avantage financier ou humain.

Les suggestions retenues et récompensées en 1991 ont aux deux tiers trait à des améliorations dans le domaine technique, et pour le tiers restant, à l'amélioration des méthodes de travail.

Celles qui ont été récompensées de chèques substantiels ont rapporté à leurs 8 auteurs un total de 345.000 francs, distribués en tranches de 30 à 65.000.

FIABLE ET ÉCONOMIQUE

Un exemple ? En voici deux. A Liège-Guillemins, le système d'annonces pré-enregistrées souffrait d'un défaut: l'usure des bandes magnétiques. Trois électromécaniciens ont mis au point une digitalisation des messages. Le système nouveau est totalement fiable. Et l'opération coûte 7 à 8 fois moins que l'achat de systèmes développés par les entreprises spécialisées.

A Louvain, la mauvaise synchronisation de vérins hydrauliques provoquait des distorsions dans la structure d'un pont levant. Un technicien électromécanicien d'Anvers a mis au point un système de commande digital qui permet aujourd'hui un fonctionnement sans faille et plus économique.

LES LAURÉATS

Les électromécaniciens ne sont pas les seuls lauréats de la boîte à idées. On trouve encore, autour d'eux, deux planningmen brigadiers, un chef ouvrier spécialisé et un mécanicien spécialiste de l'outillage spécial de la voie.

Le palmarès des idées fortement récompensées, le voici:

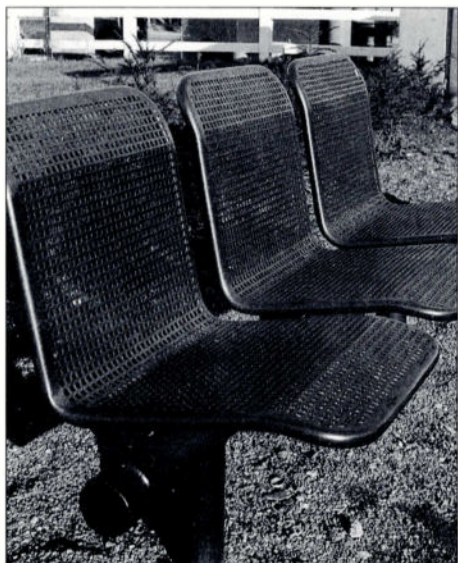
M. Toodsel (Monceau)
J.P. De Coene (Gentbrugge)
H. Grandjean (Liège-Guillemins)
J.C. Laponce (Liège-Guillemins)
D. Laloux (Liège-Guillemins)
C. Buyst (Bascoup)
R. Vounckx (Anvers DS)
G. Verhast (Schaerbeek).

Voulez-vous ajouter votre nom à cette liste ? Soyez créatif, imaginaire, et déposez un projet dans la boîte à idées. Vous avez peut-être une chance. ■

Une idée à déposer dans la boîte,

ce n'est pas une réclamation, un réquisitoire, un coup de mauvaise humeur,

c'est une proposition de modification technique ou de changement de l'organisation, accompagnée des arguments qui prouvent que son application apportera un progrès utile à l'entreprise.



ACCUEIL ET RECYCLAGE: UN CHOIX

Un de nos ateliers centraux fabrique du mobilier pour les quais des gares. Assemblés par trois et peints en rouge SNCB, les sièges nouveaux ont de l'allure et offrent aux voyageurs en attente un confort décent (photo de gauche).

Ces nouveaux équipements seront les bienvenus pour remplacer les pièces de caniveau - sans dossier et passablement râpeuses ! - dans un point d'arrêt que nous avons croisé en chemin (photo de droite).

Lançons un signe de sympathie au cheminot qui a - provisoirement ? - recyclé ces éléments de béton pour ses clients. Mais tirons quand-même le signal d'alarme: il faudra bien mieux pour réussir notre programme de séduction des voyageurs.

