



# Actieplan NMBS Logistics Groep 2011-2012 Plan d'action Groupe SNCB Logistics 2011-2012

## Voorstelling aan de Erkende Organisaties – 13/16 mei 2011 Présentation aux Organisations Reconnues – 13/16 mai 2011

Uittreksel uit de notulen van de vergadering van de Raad van Bestuur  
van 12 mei 2011

De Raad van Bestuur van NMBS Logistics NV:

1. Bevestigt dat de EBITDA-tarief 2012 voor NMBS Logistics NV behouden blijft op +30 miljoen EUR. Deze target is compatibel met de door de vennootschap aangegeven financiële verbintenissen;
2. Heeft beslist dat, gegeven de huidige zorgwekkende financiële situatie, eerste prioriteit gegeven moet worden aan het stoppen van de belangrijke operationele cash drain – en dit door zowel de opbrengsten te verhogen als de kosten te verminderen;
3. Heeft kennis genomen van een actieplan (met een, beoogde verbetering van de operationele cash flow met 45 miljoen EUR op jaarbasis) voorgesteld door de directie, en mandateert deze om (i) de maatregelen te nemen die volgens dit plan op 1 juni in werking dienen te treden en (ii) de overige partijen van dit plan verder uit te werken en te realiseren, in overleg met de stakeholders en de sociale partners, en deze waar nodig, opnieuw voor te leggen aan de Raad van Bestuur;
4. Vraagt de directie om bijkomende maatregelen te identificeren zoals vereist door de financiële doelstelling voor 2012;
5. Vraagt de directie om, onafhankelijk van het reeds geplande overleg van 23 mei 2011, het actieplan onmiddellijk voor te stellen aan de syndicale organisaties;
6. Wijst erop dat het overmatig personeel van NMBS Freight Services moet gerefacteerd worden binnen de NMBS-Groep (conform artikel 2.6 van het sociaal akkoord gesloten in de Nationale Paritaire Commissie van 26 november 2010).

Melchior Wathelet  
Voorzitter



Extrait du compte-rendu de la réunion du Conseil d'administration  
du 12 mai 2011

Le Conseil d'administration de SNCB Logistics SA :

1. Confirme que l'EBITDA 2012 cible de SNCB Logistics SA reste fixé à hauteur de +30 millions EUR. Cette cible est compatible avec les engagements financiers pris par la société ;
2. A décidé, étant donné la situation financière préoccupante, que la première priorité était de supprimer le cash drain opérationnel aujourd'hui très important – et ceci à la fois en augmentant les revenus et en réduisant les coûts ;
3. A pris connaissance d'un plan d'action (contenant une amélioration du cash flow opérationnel cible de 45 millions EUR sur une base annuelle) proposé par la direction, et mandate celle-ci pour (i) exécuter les mesures qui selon ce plan, doivent entrer en vigueur dès le 1 juin et (ii) mettre au point et en oeuvre les autres mesures de ce plan, en concertation avec les stakeholders et les partenaires sociaux, et les représenter au besoin au Conseil d'administration ;
4. Demande à la direction d'identifier des mesures additionnelles telles que requises par la cible financière à l'horizon 2012 ;
5. Demande à la direction, indépendamment de la concertation déjà planifiée au 23 mai 2011, de présenter immédiatement le plan d'action aux organisations syndicales ;
6. Met en évidence que le personnel excédentaire de SNCB Freight Services doit être réaffecté au sein du Groupe SNCB (conformément à l'article 2.6 de l'accord social conclu au sein de la Commission Paritaire Nationale le 26 novembre 2010).

Melchior Wathelet  
Président



- **Synthèse Plan d'action Groupe SNCB Logistics**
- B.1. Plan de transport intermodal
- B.2. Plan de transport trafic diffus
- C.4. SNCB Freight Services
- C.5. Entretien wagons

## De huidige financiële situatie vereist een ingrijpend actieplan

- Herstructurering van de vrachtactiviteiten van NMBS sinds einde 2008
- Filialisering op 1 februari 2011 binnen een stringent kader inzake financiële en operationele autonomie, opgelegd door de Europese Commissie en versterkt door krediet van ING
  - NMBS Logistics Groep dient zelfvoorzienend te zijn in zijn cash behoeften
  - Het stoppen van de cash drain is nodig om zelfstandig te kunnen overleven

- Vermindering van het recurrente verlies in 2010 met 50 miljoen EUR t.o.v. 2009
- Financiële resultaten 2011
  - Budget 2011 van NMBS Logistics NV gaat uit van netto-verlies van -43.5 miljoen EUR (11 md)
  - Tijdens het eerste trimester waren de verliezen van IFB en NMBS Logistics NV groter dan gebudgetteerd, hetgeen onhoudbaar is

Een significante resultaatsverbetering werd reeds gerealiseerd maar, mede door de lagere volumes dan voorzien in het base case scenario en bepaalde blijvend niet-marktconforme operationele en financiële condities, dringen bijkomende maatregelen zich op. Uit analyses blijkt dat er ook verder potentieel is

Omvattend en concreet actieplan NMBS Logistics Groep rond 4 assen: (i) bijkomende commerciële ontwikkeling, (ii) betere afstemming van de middelen op de commerciële activiteiten, (iii) betere inzet van middelen en (iv) rigoureus beheer van investeringen en werkkapitaal

# Overzicht van de financiële impact van het actieplan

Potentieel op maandbasis t.o.v. maart 2011 (KEUR); [tijdschijfhorizon te bepalen](#)

|                                                                | NV            | Xpedys        | IFB           | TRW          | Conso         |
|----------------------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|
| <b>A. Commerciële ontwikkeling</b>                             | <b>886</b>    | <b>317</b>    | <b>1.931</b>  |              | <b>3.134</b>  |
| 1. Ontwikkeling en sanering van het intermodaal vervoer        | 192           |               | 1.931         |              | 2.122         |
| 2. Ontwikkeling van het verspreid vervoer                      | 399           |               |               |              | 1.012         |
| 3. Ontwikkeling van conventionele treinen                      | 295           | 317           |               |              |               |
| <b>B. Betere afstemming van de middelen op het commerciële</b> | <b>385</b>    |               | <b>335</b>    |              | <b>720</b>    |
| 1. Aanpassing van het transportplan intermodaal vervoer        | 385           |               | 335           |              | 720           |
| 2. Aanpassing van het transportplan verspreid vervoer          | zie C         |               |               |              | zie C         |
| 3. Product management                                          | zie A.2 - A.3 | zie A.2 - A.3 |               |              | zie A.2 - A.3 |
| <b>C. Betere inzet van de productiemiddelen</b>                | <b>2.308</b>  |               | <b>300</b>    | <b>119</b>   | <b>2.727</b>  |
| 1. Betere planning                                             | 247           |               |               |              | 247           |
| 2. Tractiemiddelen                                             | 766           |               |               |              | 766           |
| 3. Besturing                                                   | 452           |               |               |              | 452           |
| 4. Lokale middelen (NMBS Freight Services)                     | 843           |               |               |              | 843           |
| 5. Wagons                                                      |               |               | 300           | 119          | 419           |
| <b>D. Betere inzet corporate middelen</b>                      | <b>218</b>    | <b>2</b>      |               |              | <b>220</b>    |
| Personeel centrale diensten                                    | 50            |               |               |              | 50            |
| Huisvesting                                                    | 85            |               |               |              | 88            |
| Mainframe                                                      | 83            |               |               |              | 83            |
| <b>Totaal potentieel op maandbasis</b>                         | <b>3.797</b>  | <b>319</b>    | <b>2.566</b>  | <b>119</b>   | <b>6.801</b>  |
| <b>Totaal potentieel op jaarbasis</b>                          | <b>45.561</b> | <b>3.833</b>  | <b>30.787</b> | <b>1.430</b> | <b>81.611</b> |

Strikt confidencieel / strictement confidentiel

## Afin de respecter les covenants financiers et d'être en mesure de réinvestir, d'autres sources de potentiel doivent être explorées

- Pricing**
  - Développement d'une politique tarifaire plus ciblée et intelligente
    - Vis-à-vis des clients
    - Au sein du groupe (c.-à-d., prix de transfert de SNCB Logistics SA à Xpedys et IFB)
- Volumes**
  - Reprise poursuivie de l'activité économique générale
  - Des volumes complémentaires (transportés à une marge incrémentale maximale)
- Corridors**
  - Le modèle opérationnel et financier des corridors Sibelit et Cobra laisse à désirer
  - Pas possible de forcer la vision de SNCB Logistics étant donné les partenariats avec SNCF Fret, SBB et CFL (Sibelit) et DB Schenker (Cobra)
    - Implications stratégiques de changement importants éventuels exigent de la circonspection
- Entretien**
  - Wagons et locomotives
  - Améliorations importantes sont possibles, tant au niveau du coût que de la qualité
  - Programme 'Learn' chez SNCB Technics

Strikt confidencieel / strictement confidentiel

**Ce plan exige une action immédiate et continue. En outre, il y a un certain nombre de conditions essentielles à sa réalisation**

### **Une action immédiate et continue**

- Il faut franchir, tous les mois ou presque, des étapes importantes;
- Les moments charnières se situent en juin, septembre et décembre 2011, et en janvier 2012

### **Conditions essentielles pour la réalisation du plan**



1. L'approbation du plan par le Conseil d'administration de SNCB Logistics
2. L'exécution complète et ponctuelle du plan
3. La possibilité de mettre à exécution l'accord social
4. Une relation client-fournisseur avec la SNCB entièrement conforme au marché
5. L'évolution du marché et de la concurrence

Strikt confidenceel / strikement confidentiel

## **Contenu**

- Synthèse Plan d'action Groupe SNCB Logistics
- **B.1. Plan de transport intermodal**
- B.2. Plan de transport trafic diffus
- C.4. SNCB Freight Services
- C.5. Entretien wagons

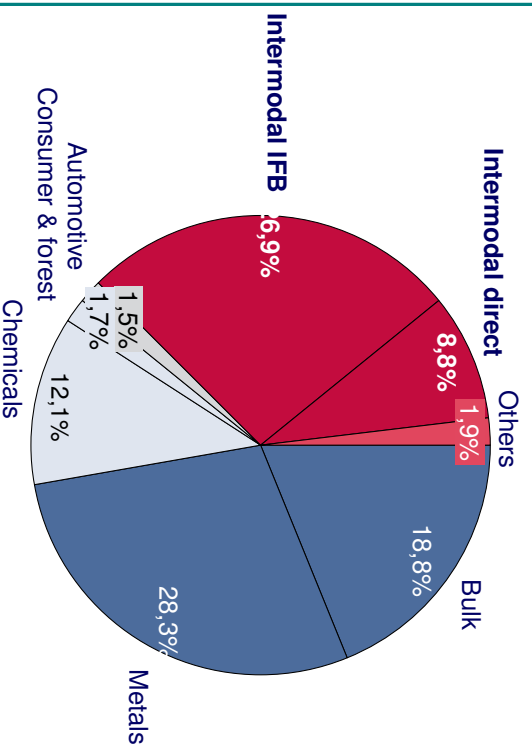
Strikt confidenceel / strikement confidentiel

## Intermodaal transport plan Italië

1. Hervorming van het intermodaal transport
2. Financiële impact voor IFB en NMBS Logistics
3. Impact op treinbestuurders en lokale activiteiten in Ronet

## Le trafic intermodal est un marché important – mais très concurrentiel – pour SNCRB Logistics

Répartition volumes par segment  
(YTD Février 2011)



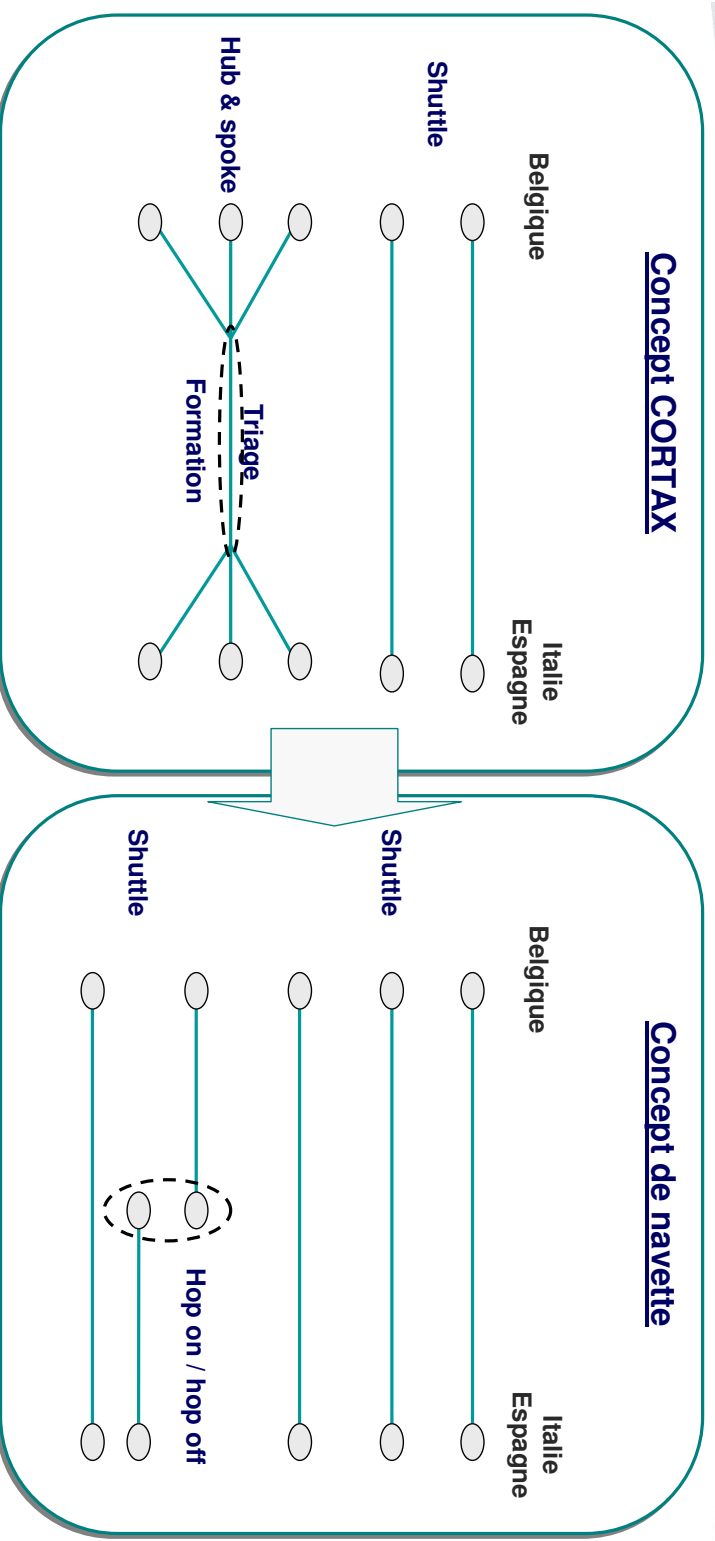
Segment Intermodal = 1/3 des activités

### La concurrence dans le marché du trafic intermodal devient de plus en plus intense

- Forte concurrence ferroviaire sur le trafic combiné: Hupac, Naviland Cargo, Novatrans, CFL Multimodal, Kombiverkehr,...
- Nouvelles entreprises ferroviaires se concentrant d'abord sur le trafic intermodal: Captrain, Crossrail, Furtalbahh,...
- La concurrence de la route est plus grande dans le segment continental (p.e. Liège, Charleroi) que dans le segment des conteneurs maritimes (p.e. Anvers)
- La perte de part de marché de SNCRB Logistics est principalement liée à la concurrence dans le marché du trafic intermodal

La tendance de conteneurisation se poursuivra

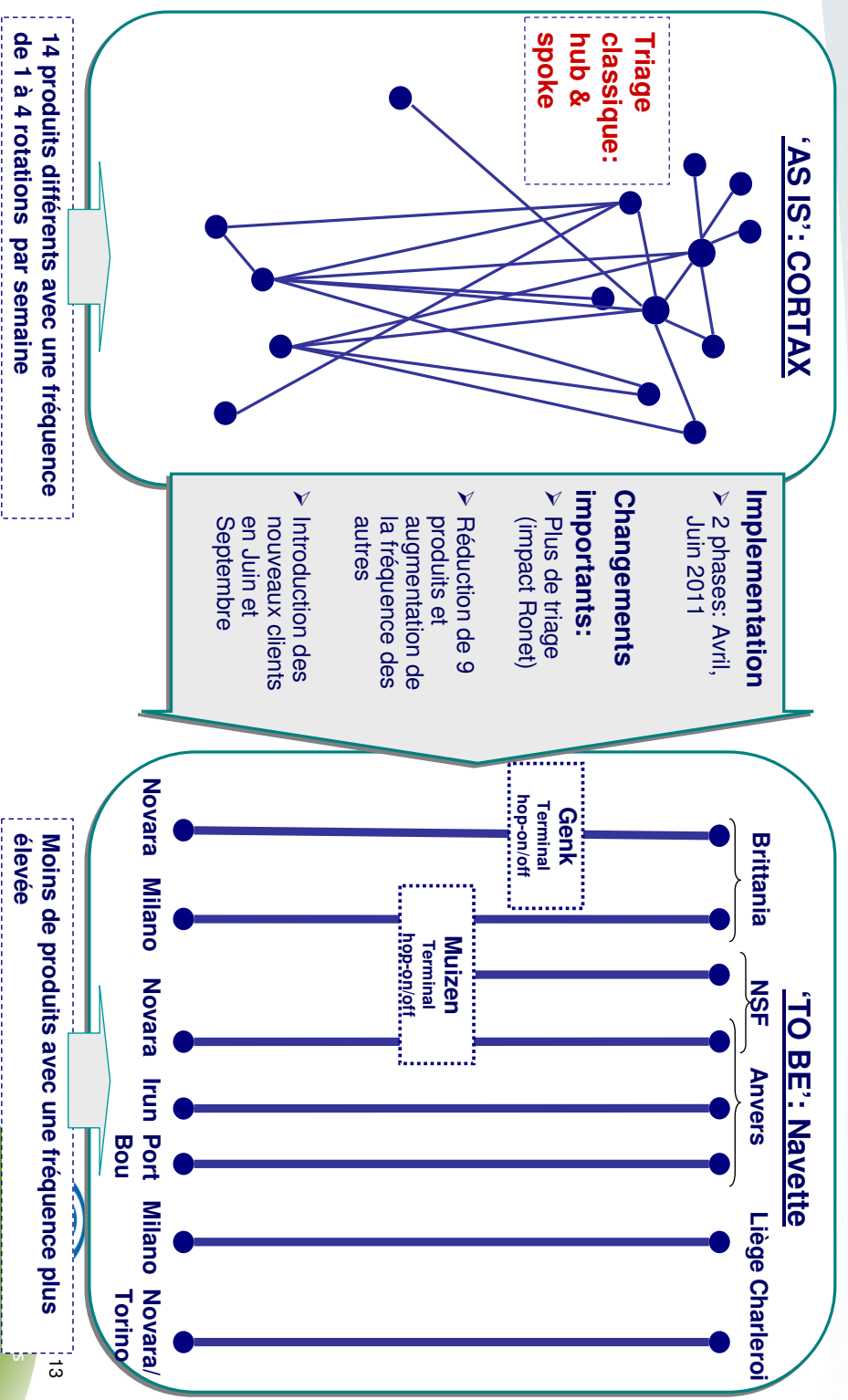
## Het plan is om van het Cortax concept over te gaan naar het shuttle concept voor de intermodale trajecten naar Italië



## Het shuttle concept biedt talrijke voordelen, voor alle terminals (in Charleroi, Luik, Antwerpen, Zeebrugge, Genk en Muizen)

1. Une meilleure qualité (robustesse)
2. Une fréquence élevée
3. Un taux de remplissage augmenté
4. Des opportunités de développement des trafics / des clients
5. Une production plus stable
6. Des coûts inférieurs:
  - Coûts de wagons résultant d'une meilleure rotation
  - Pression sur les coûts de sous-traitance (e.a. SBB)
  - Coûts de traction
  - Coûts de sillons
  - Coûts des opérations dans les gares
  - Coûts des claims

# In 3 fasen zou het complexe Cortax systeem worden omgevormd in het shuttle systeem



## Intermodaal transport plan Italië

1. Hervorming van het intermodaal transport
2. Financiële impact voor IFB en NMBS Logistics
3. Impact op treinbestuurders en lokale activiteiten in Ronet

## De impact voor IFB bedraagt 500 000 EUR per maand vanaf september 2011, met positieve effecten erna

### Réorganisation BU South

- **Hypothèses**
    - Arrêt Cortax
    - Shuttles directs Bel – Italie: 70 trains/sem
    - Sibelit → COBRA (si intérêt objectif – par ex. High Cube)
    - Réduction des besoins en wagons
  - Réduction de coûts de traction Cortax
  - Réduction de besoin de wagons
- 0.3 mEUR/mois  
-0.2 mEUR/mois
- 0.5 mEUR/mois**

## De impact voor NMBS Logistics bedraagt 200.000 EUR per maand vanaf september 2011, met positieve effecten erna

### Jusqu'à Avril 2011

- **Antennes Cortax: 31 trains/semaine**
    - Revenus: 3.3 mEUR/an
    - Coûts: 3.6 mEUR/an
    - Perte: -0.3 mEUR/an
  - **Connections Italie: 60 trains/semaine**
    - Revenus: 13.0 mEUR/an
    - Coûts: -13.0 mEUR/an
    - Résultat: Break-even
- Les antennes Cortax roulent à perte (marge EBIT: - 8% ). La couverture des coûts ne s'élève qu'à 92%
- Les trains internationaux couvrent leurs coûts
- **Les pertes totales pour SNCB Logistics s'élèvent à - 0.3m EUR/an**

### D'ici fin de l'année

- **Hypothèses**
    - Arrêt Cortax
    - Shuttles directs Bel – Italie: 70 trains/sem
    - Sibelit → COBRA (si intérêt objectif)
    - Réduction du personnel de gare Ronet
    - Réduction de conducteurs marchandises
  - Revenus: 12.8 mEUR/an
  - Coûts: 10.8 mEUR/an
  - **TOTAL Logistics: 2.0 mEUR/an**
- **Le résultat pour SNCB Logistics s'élève à + 2.0 mEUR/an**

**La réorganisation des antennes Cortax et des trains internationaux ont un impact EBIT positif pour SNCB Logistics de 0.2 mEUR/mois**

1. Hervorming van het intermodaal transport
2. Financiële impact voor IFB en NMBS Logistics
3. Impact op treinbestuurders en lokale activiteiten in Ronet

## Trois types d'activités sont exercées à Ronet

### CORTAX

**Activité principale**  
**= plan de transport CORTAX**

Concentration et distribution des envois du trafic combiné en provenance et à destination de l'Espagne / Italie

### Trafic diffus

**Activité secondaire**  
**= le trafic diffus**

Le trafic diffus dans le triangle:

- Namêche / Marche-les-Dames
- Moustier / Jemeppe / Sambre
- Lustin / Yvoir

### Dépôt des conducteurs

**La conduite des trains**  
**= dépôt des conducteurs**

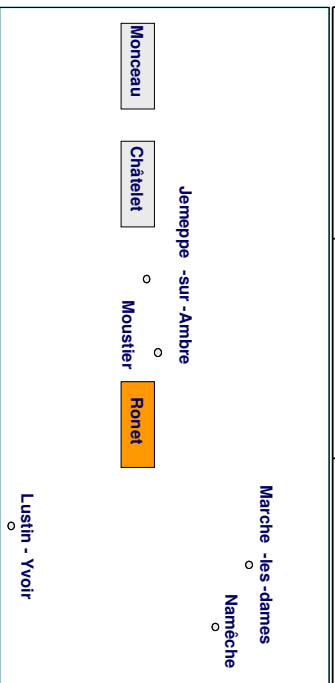
Assurant principalement:

- Des trains liés aux antennes intérieures CORTAX
- Et à leur prolongement international
- Des trains Sibeit
- Des trains de voyageurs

# En plus: les activités trafic diffus à Ronet...

## Trafic diffus à Ronet:

|                 | Moyennes quotidiennes |                  |
|-----------------|-----------------------|------------------|
|                 | Nombre de trains      | Nombre de wagons |
| Relais          | 1,9                   | 42               |
| Arrivées trains | 9,4                   | 136              |
| Dessertes       | 5,0                   | 69               |
| Départs trains  | 9,0                   | 134              |



### Les dessertes locales au départ de Ronet sont :

- Jemeppe sur Sambre
  - Moustier
  - Marche-les-dames
  - Namèche
  - Lustin-Yvoir → RIL (8% des wagons transportés)
  - Ronet → Infra (2% des wagons transportés)
- Solway (30% des wagons transportés)
- Lhoist (60% des wagons transportés)

## Augmentation réorganisation:

1. Volumes prévus dans le plan de transport de Décembre 2009 ne sont pas atteints
2. Nos gares de triages sont encore fortement sous-utilisées

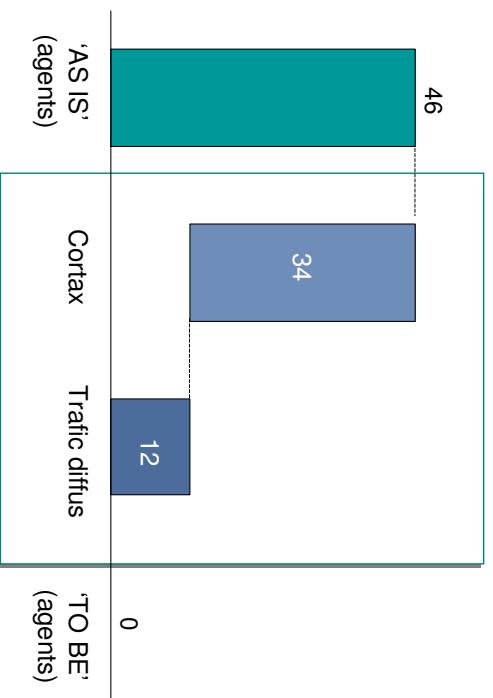
Réorganisation de l'ensemble du réseau du trafic diffus en Belgique et le nord de la France afin d'accélérer les acheminements et d'éviter le double triage

- Desserte de la zone de Ronet à considérer dans ce contexte

# Impact social RONET de l'adaptation du plan de transport...

## Personnel de la gare

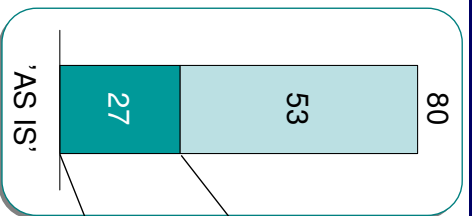
### Personnel de la gare (# agents)



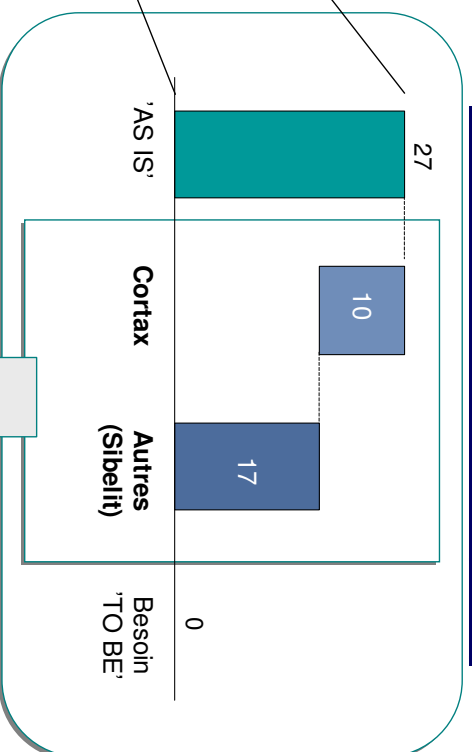
# Impact social RONET de l'adaptation du plan de transport...

## Conducteurs

**Conducteurs (# ETP)**



**Conducteurs marchandises (# ETP)**



Conducteurs voyageurs  
 Conducteurs marchandises

**Les solutions réalisées:**

- Voyageurs
- Prise de service à Monceau / Bertrix pour des trains Sibeliti (connaissance T-13 + RFF) ou Monceau pour les trains Espagne jusque Valenton
- Achat des prestations du dépôt mixte de Ronet (soutien Anvers)

## Het management heeft initiatieven genomen om individuele oplossingen te vinden

|          | Nombre d'agents concernés | Plan de départ* | Solutions à trouver pour | Freight Services           | Holding                    | B-Mobility                                                      | B-Technics  | Intrabel | Solution encore à trouver |
|----------|---------------------------|-----------------|--------------------------|----------------------------|----------------------------|-----------------------------------------------------------------|-------------|----------|---------------------------|
| 1erSCHST | 1                         | 1               | 0                        |                            |                            |                                                                 |             |          | 0                         |
| SCHST    | 6                         | 0               | 6                        | 1 Kinkempois               |                            | 1 Namur (Astch)<br>1 Charleroi                                  |             |          | 3                         |
| SCHSTA   | 12                        | 3               | 9                        |                            |                            | 1 Namur<br>3 Ottignies<br>1 Dinant                              |             |          | 4                         |
| TOSMO    | 1                         | 1               | 0                        |                            |                            |                                                                 |             |          | 0                         |
| OC       | 19                        | 4 ok & 2 +60    | 13                       | 3 Châtelet<br>2 Kinkempois | 6 à 12 Securail (Salzines) | 4 Namur<br>1 Ottignies<br>1 Dinant<br>1 Charleroi<br>2 Châtelet |             |          | 0                         |
| OCC      | 7                         | 0               | 7*                       | 2 Kinkempois<br>3 Châtelet |                            |                                                                 | 2 (1P57 ok) |          | 0                         |
| Total    | 46                        | 11              | 35                       | 11                         | 6à12                       | 17                                                              | 2           | 0        | 7                         |

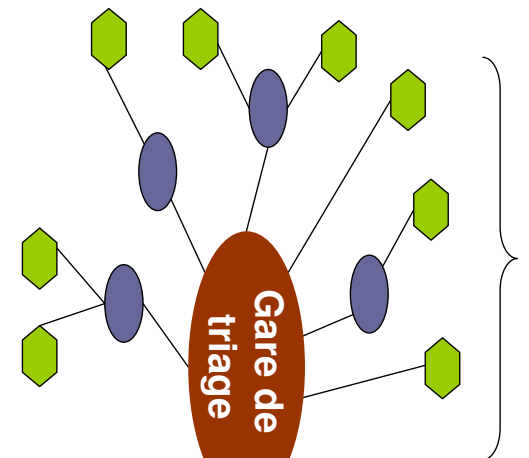
\*1 OBC Incapacité de travail

- Synthèse Plan d'action Groupe SNCB Logistics
- B.1. Plan de transport intermodal
- **B.2. Plan de transport trafic diffus**
- C.4. SNCB Freight Services
- C.5. Entretien wagons

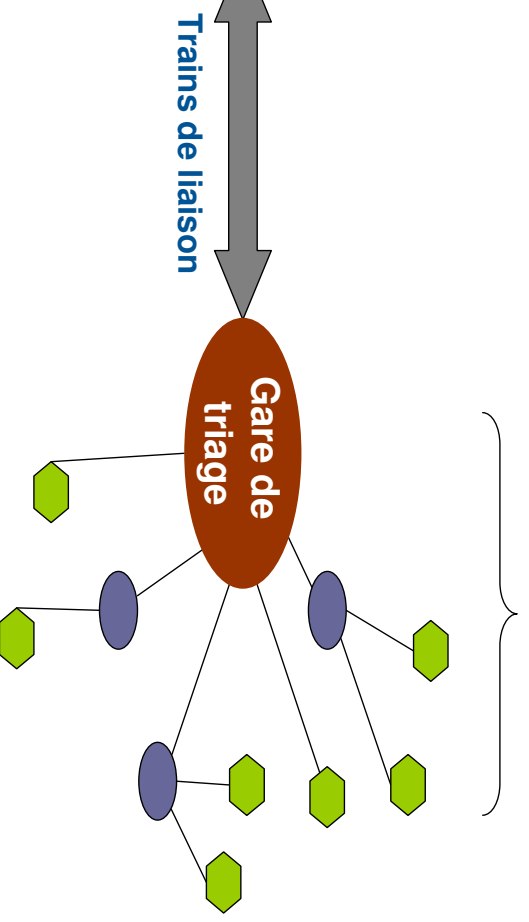
## Concept trafic diffus



Phase de concentration:  
De la desserte du client à la gare de triage



Phase de dispersion:  
De la gare de triage à la desserte du client



### Concept trafic diffus:

- Des wagons isolés / des groupes de wagons
- SNCB Logistics détermine le plan de transport (réseau)
- Les trains internationaux en collaboration avec les partenaires historiques (co-traitance)

# Pourquoi adapter le plan de transport actuel?

## 1) Volumes < Capacités

- Grande surcapacité à Anvers-Nord (la gare de triage la plus grande et la plus moderne)
- Capacité potentielle des trains

| Nombre de wagons trié par semaine | Base - plan de transport 2010 | 2011  |
|-----------------------------------|-------------------------------|-------|
| Anvers                            | 2.400                         | 1.282 |
| Monceau                           | 415                           | 300   |
| Gand                              | 450                           | 409   |
| Kinkempois                        | 265                           | 350   |

| Taux de remplissage – trains trafic diffus |       |
|--------------------------------------------|-------|
| Jan 2011                                   | 76,6% |
| Févr 2011                                  | 77,8% |
| Mar 2011                                   | 75,6% |
| Avr 2011                                   | 77,5% |

## 2) Manoeuvres

- TROP de double voir triple triage en cours d'acheminement

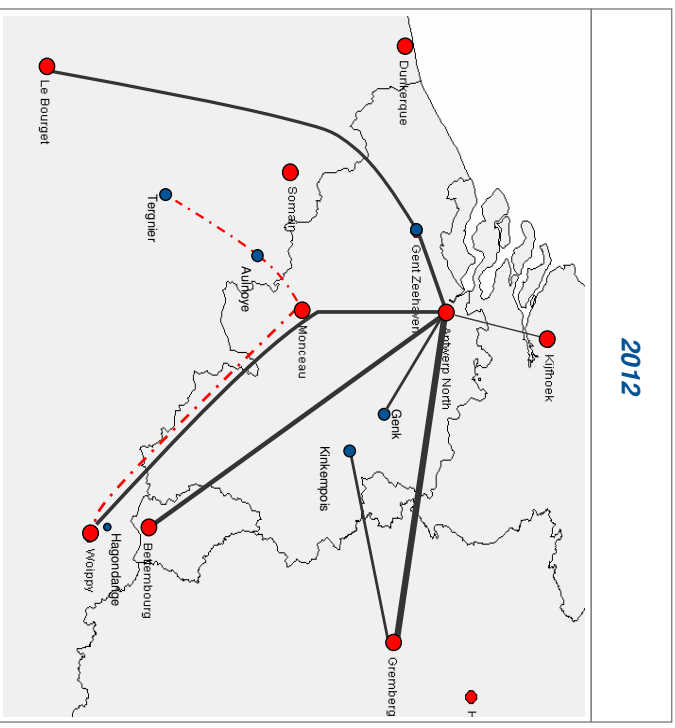
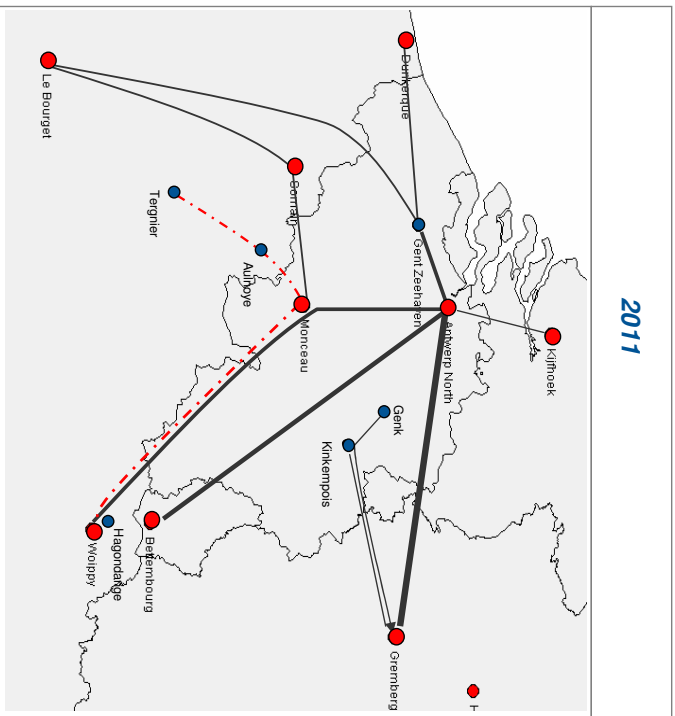
# Principes de base – plan de transport 2012

1. Maintien maximal des clients desservis
2. Valorisation de la surcapacité
3. Éviter le double/triple triage
4. Réduction des activités de triage des autres gares (de triage)
  - Phase de dispersion: le triage fin est réalisé par la gare de triage située en amont
  - Phase de concentration: seulement regroupement et envoi vers brut vers la gare de triage située en aval
5. Réduction du nombre de nœuds d'acheminement
6. Maintien du caractère international des différentes gares

## Résultats

- Maintien / amélioration de la qualité: simplification du schéma de production, robustesse plus élevée du plan de transport, correspondances plus rapides
- Possibilité d'attirer des volumes supplémentaires tout en maintenant les ressources actuelles
- Utilisation optimale des ressources opérationnelles / diminution des coûts

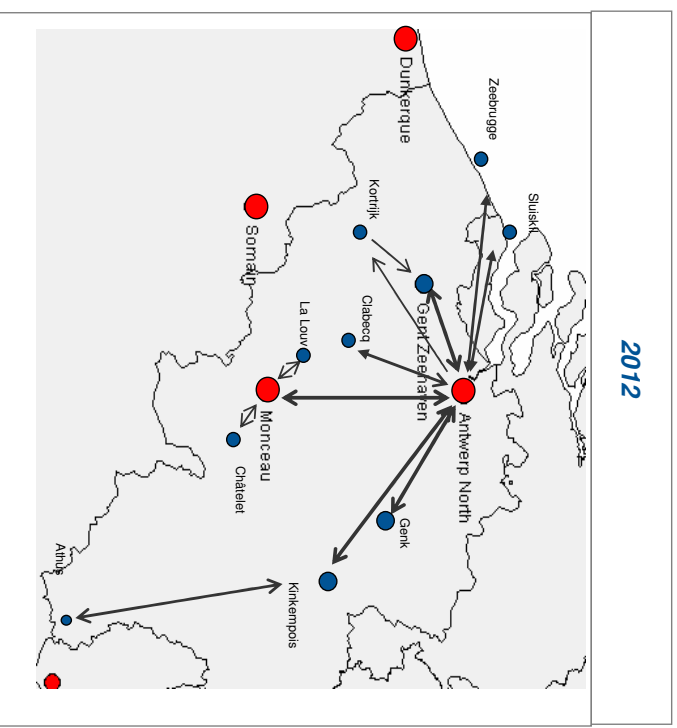
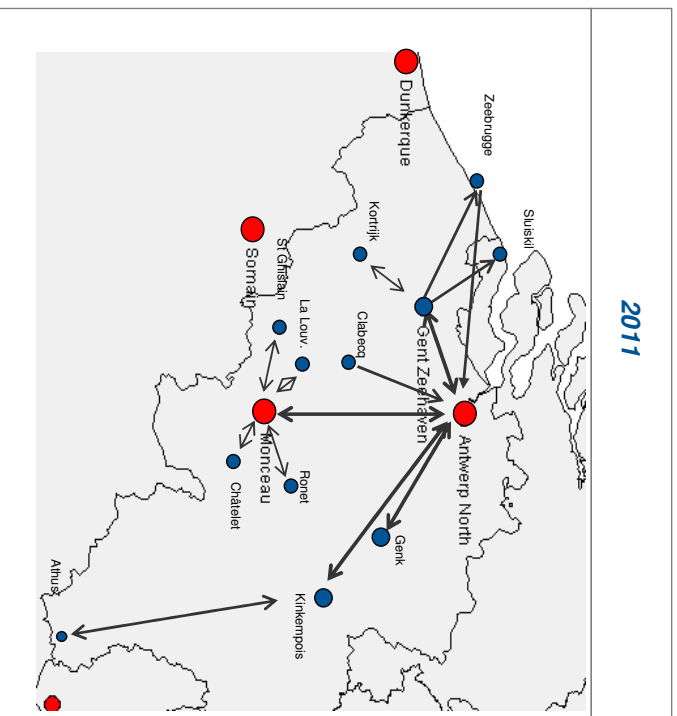
# Nouveau plan de transport 2012 - international



SNCF Fret se replie sur 2 gares de triage à la place de 4 (à confirmer au cours des prochaines semaines)

Nouvel espace de déploiement pour SNCB Logistics via OSR France (Aulnoye Tergnier)

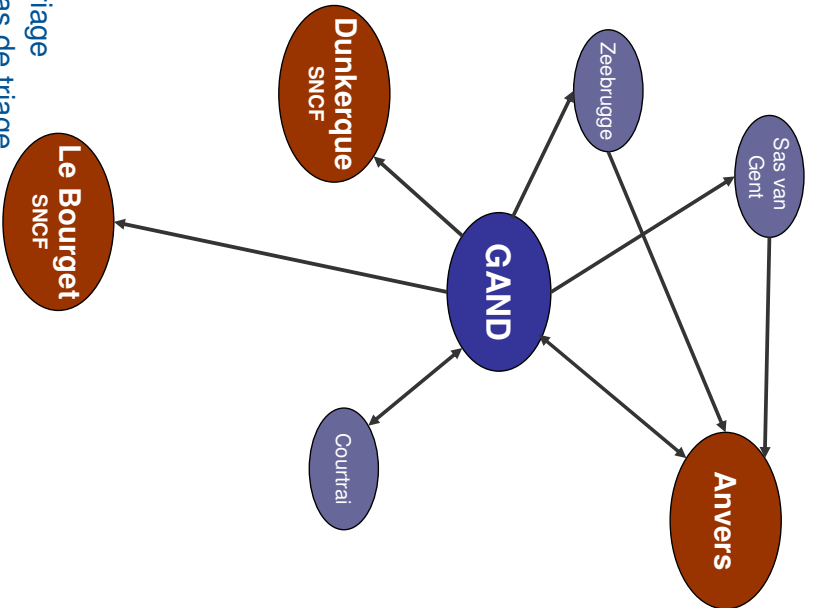
# Nouveau plan de transport 2012 - national



Juin 2011: Gand, Genk  
 Décembre 2011: Monceau

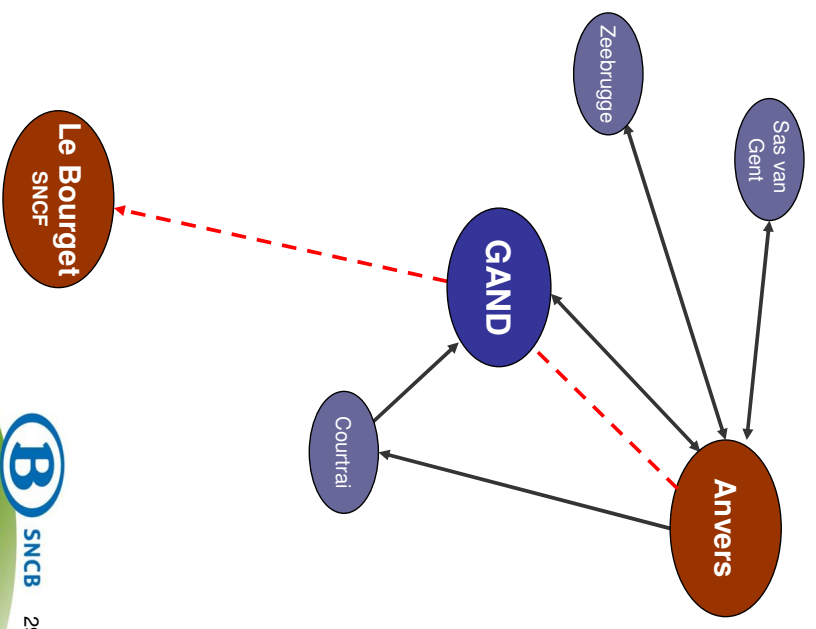
# Trains de liaison de et vers Gent-Zeehaven

## AS IS



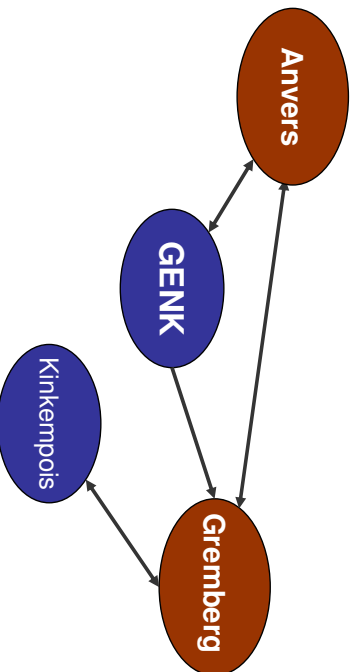
- Triage
- - - Pas de triage

## TO BE



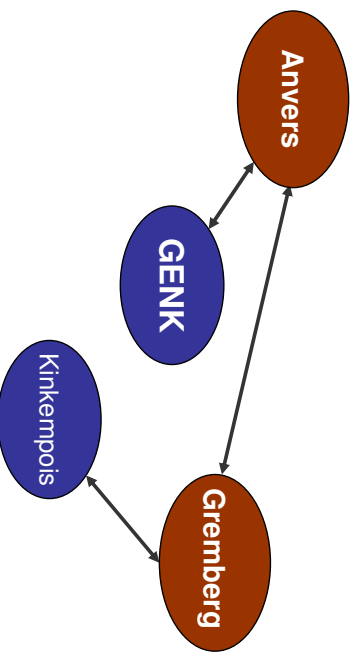
# Trains de liaison de et vers Genk/Kinkempois

## AS IS



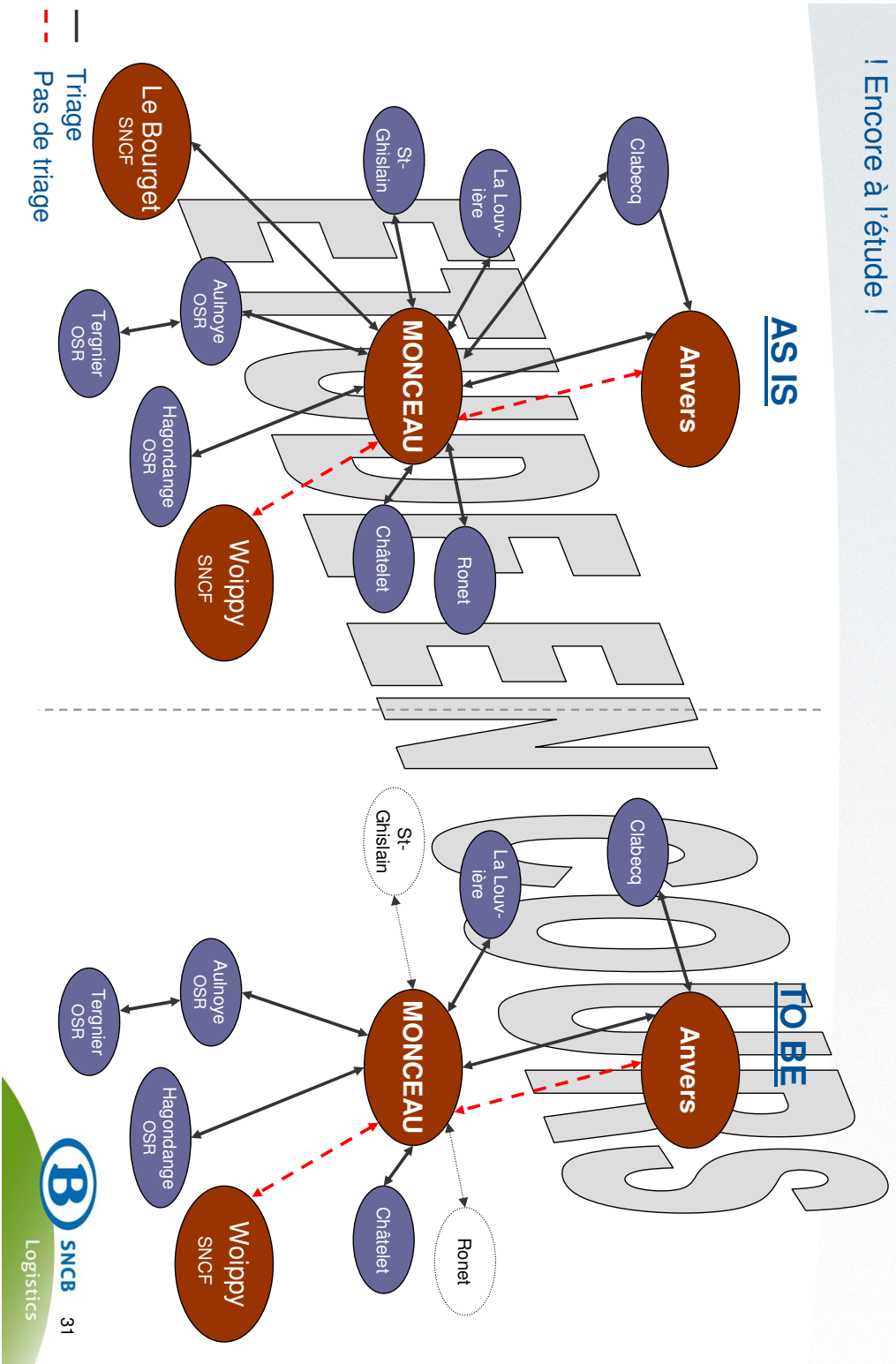
- Triage
- - - Pas de triage

## TO BE



# Trains de liaison de et vers Monceau

! Encore à l'étude !



## Contenu

- Synthèse Plan d'action Groupe SNCB Logistics
- B.1. Plan de transport intermodal
- B.2. Plan de transport trafic diffus
- **C.4. SNCB Freight Services**
- C.5. Entretien wagons

# Evolutie van volumes en personeelsbehoeften

(volgens plan ingediend bij Europese Commissie op 24/12/2009)

## Volumes

| Miljoen ton       | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Base case         | n/a  | 37.0 | 46.3 | 49.7 | 53.0 | 54.2 | 55.3 |
| Pessim. scenario  | n/a  | 37.0 | 40.2 | 40.5 | 40.8 | 41.5 | 42.2 |
| Realiteit/ budget | 55.5 | 36.5 | 40.0 | 43.8 | n/a  | n/a  | n/a  |

## Personeelsbehoeften\* in de stations

| FTE               | 2008 | 2009 (gem.) | 2010 (01/07**) | 2011 (gem.) | 2012 (gem.) | 2013 (gem.) | 2014 (31/12) |
|-------------------|------|-------------|----------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Base case         | n/a  | n/a         | 1128           | 1100        | 1071        | 1071        | 1030         |
| Pessim. scenario  | n/a  | n/a         | 1128           | 990         | 857         | 857         | 824          |
| Realiteit/ budget | n/a  | 1854        | 1405           | 1200        | n/a         | n/a         | n/a          |

Het pessimistische scenario veronderstelt een vermindering van de personeelsbehoeften met 20% t.o.v. de base case, en dit in twee tijden: -10% in 2011 en nog eens -10% in 2012.

Er dient nu meer verregaand gesaneerd te worden, teneinde opnieuw aansluiting te vinden bij het ingediende plan. Vermits nog geen HR-maatregelen (Type 1 & Type 2) zijn uitgevoerd dienen ook alle mogelijke andere bronnen van besparingen te worden aangeboord.

\* De geplande personeelsbehoeften gaan uit van de volledige realisatie van de beoogde HR-maatregelen binnen NMBS en van bijkomende efficiëntiewinsten door geleidelijke aanwerving van contractuelen aan marktconforme voorwaarden  
 \*\* Volgens het ingediende plan was 1 juli 2010 de beoogde datum voor de filialisering

## Réduction des besoins en personnel dans les gares ETP

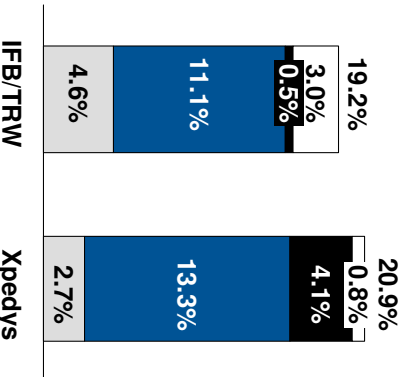
| Région       | Effectif en 2008 (moy.) | Effectif au 1/4/ 2011 | Objectif initial du Plan industriel | Objectif actuel au 1/1/2012 | Local Freight Services | Production Area |
|--------------|-------------------------|-----------------------|-------------------------------------|-----------------------------|------------------------|-----------------|
| Anvers       | 952                     | 620                   | 512                                 | 479                         |                        | 7               |
| Charleroi    | 432                     | 283                   | 257                                 | 176                         |                        | 4               |
| Gand         | 384                     | 296                   | 265                                 | 227                         |                        | 5               |
| Liège        | 370                     | 228                   | 172                                 | 140                         |                        | 4               |
| <b>Total</b> | <b>2138</b>             | <b>1427</b>           | <b>1206</b>                         | <b>1022</b>                 |                        | <b>20</b>       |

- Synthèse Plan d'action Groupe SNCB Logistics
- B.1. Plan de transport intermodal
- B.2. Plan de transport trafic diffus
- C.4. SNCB Freight Services
- **C.5. Entretien wagons**

## De hoge immobilisatiegraad van de wagons is precair en vereist gerichte acties op zowel korte als middellange termijn

### Immobilisatiegraad

Gemiddelde april 2011



### Productie WMS

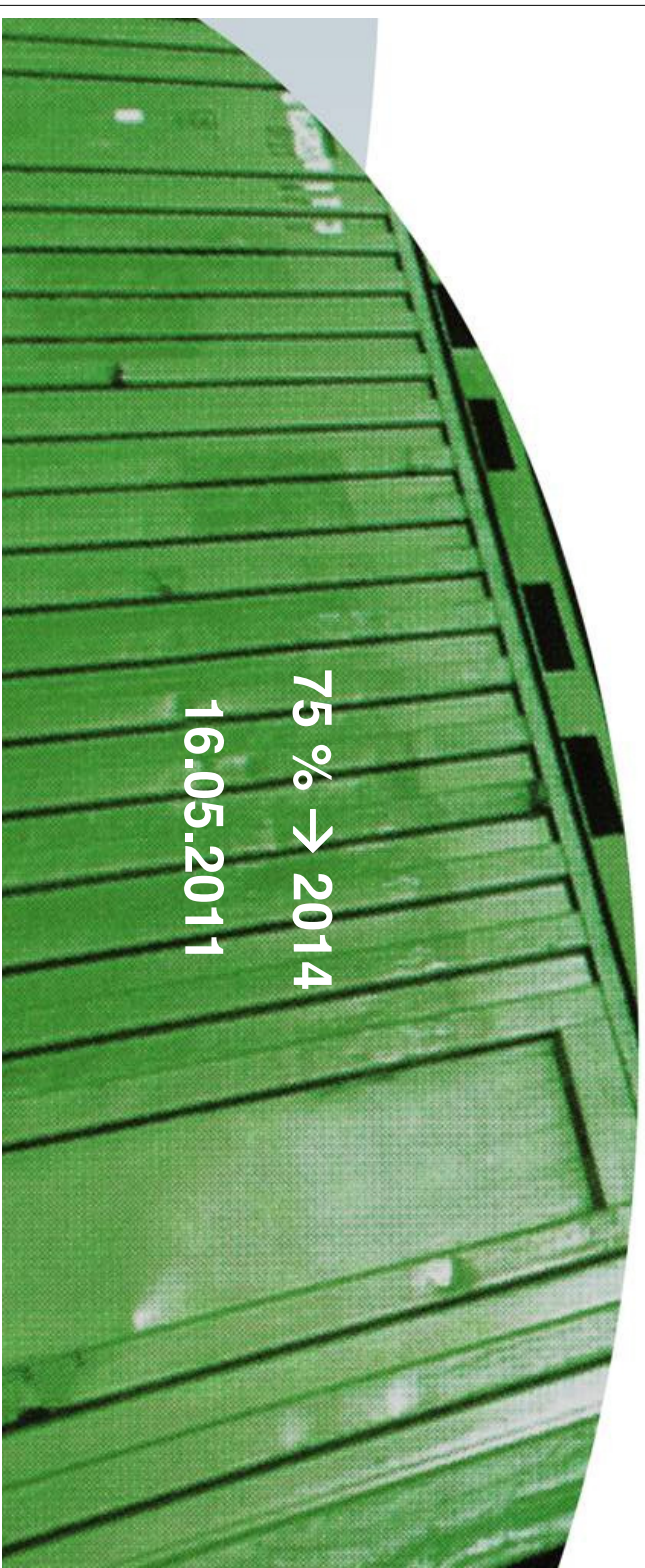
Budget vs. actuals (aantal wagons)

|                 | Controle | Revisie | Herstelling |
|-----------------|----------|---------|-------------|
| Budget – 2011   | 3 100    | 600     | 6 000       |
| Budget – 3 mnd  | 997      | 182     | 2 100       |
| Actuals – 3 mnd | 371      | 155     | 867         |

- Stilstand atkeuringsticket
- Stilstand herstelling mobiele ploegen
- Stilstand herstelling WMS
- Garage

### In de loop van 2011 zullen 400 wagons gecontroleerd worden in het buitenland

- De werkplaatsen kunnen zich hierdoor organiseren om de hoge vraag naar controles, revisies en herstellingen uit te voeren.
- De inzet van de werkrachten in de werkplaatsen en bij de mobiele ploegen van TRW blijft onveranderd
- Dit moet op korte termijn leiden tot een drastische verlaging van de immobilisatie van de TRW en Xpedys-wagens en in het vrijkomen van de extra gebruikte sporen voor de werkplaatsen

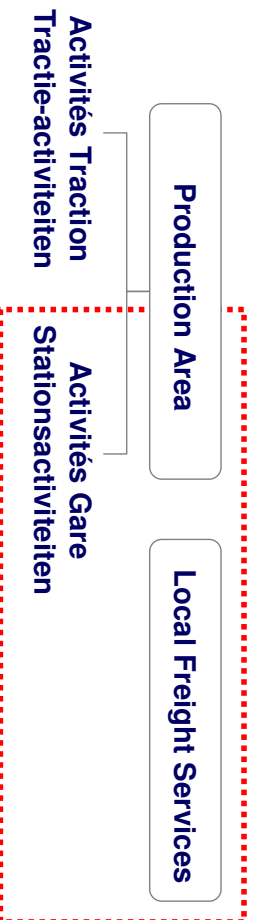


## Périmètre - Perimeter

*De plus, jusqu'à l'évaluation de janvier 2014, la garantie est donnée que 75% des FTE relevant des RCC sera à tout moment constitué d'agents statutaires. A cet égard, une répartition équilibrée entre les RCC sera recherchée.*

*Bovendien wordt in dit verband minstens tot en met de evaluatie in januari 2014 gewaarborgd dat op elk ogenblik in de RCC's minstens 75% van de VTE's statutaire personeelsleden zullen zijn. Er wordt daarbij gestreefd naar een evenwichtige verdeling over de RCC's.*

**Périmètre des activités de gare = périmètre des ex-RCC**  
**Perimeter van de stationsactiviteiten = perimeter van de ex-RCC's**



**Min 75% statutaires  
jusque 2014**  
**Min 75% statutairen  
tot 2014**



## Niet-discriminerende rangeringen

### Manoeuvres non discriminatoires

16.05.2011

## Niet-discriminerende rangeringen – Definitie [USC 19/10/2010]

### Sociaal akkoord

Rangeringen waarvoor NMBS Logistics N.V. zich er ten overstaan van de Europese Commissie toe verbonden heeft ze uit te voeren voor alle op de Belgische markt actieve operatoren. Het betreft rangeerprestaties die reële (praktische) toegangsproblemen stellen voor de concurrentie omdat, omwille van objectieve redenen, het uitvoeren van die prestaties door meerdere SO moeilijk of zelfs onmogelijk is. Deze prestaties betreffen:

- enerzijds de triëring in stations waar een triëringsproces wordt gehanteerd ofwel door zwaartekracht ofwel door afstoten;
- anderzijds de bediening van spoor aansluitingen (first/ last mile) voor het verspreid vervoer waarop idealiter slechts één SO moet opereren om chaotische situaties op operationeel en juridisch vlak te vermijden.

Voor deze prestaties wordt een permanent statutair kader voorzien binnen de afzonderlijke dienst NEWRCC van NMBS met haar eigen organisatorische autonomie, en dit middels de dienstovereenkomst te sluiten tussen NMBS (dienst NEWRCC) en NMBS Logistics N.V.

# Manoeuvres non discriminatoires – Définition [CPE 19/10/2010]

## Accord social

*Manoeuvres que SNCB Logistics S.A. s'est engagée, devant la Commission européenne et dans le contexte du dossier d'aide d'Etat, à exécuter pour tous les opérateurs actifs sur le marché belge. Il s'agit des prestations de manœuvre posant des problèmes réels (pratiques) d'accès à la concurrence parce que, pour des raisons objectives, l'exercice de ces activités par plusieurs EF est difficile voire impossible. Ces prestations couvrent :*

- *d'une part le triage dans les gares où il est fait appel à la technique du triage soit par la gravité soit par lancement ;*
- *d'autre part les dessertes de raccordements (first/ last mile) en trafic diffus sur lesquels une seule EF doit idéalement opérer afin d'éviter des situations juridiquement et opérationnellement chaotiques.*

*Ces prestations seront couvertes par un cadre permanent statutaire au sein du service distinct NEWRCC de la SNCB avec une autonomie organisationnelle, et ceci moyennant le contrat de service à formaliser entre la SNCB (service NEWRCC) et SNCB Logistics S.A.*

## NEWRCC = B-Freight Services

## Concreet [USC 19/10/2010]

De niet-discriminerende rangeerprestaties bevatten de operaties tussen de sporen, de administratieve taken die hiermee verbonden zijn en de omkadering van deze activiteiten. Meer gedetailleerd wil dit zeggen,

### wat de triëring betreft :

- het voorbereiden van het stel voor triëring (halfios leggen)
- het organiseren van het triëringswerk (coördinatie, aansluitingen, relaties met Infrabel, ...)
- het opheffen van de immobilisatie voor het opduwen of afstoten
- het opduwen of afstoten van de wagons
- het losmaken
- het stuiten door middel van stopblokken
- het vormen van treinen bij vertrek (samenduwen en aankoppelen van de wagons)
- het immobiliseren van het stel
- het uitzetten van de afgekeurde wagons tijdens de schouwing

### wat de first/last mile\* betreft :

- het voorbereiden van het stel voor verplaatsing naar de sporaansluiting/kaai
- de operationele relatie met de aangeslotene
- het verplaatsen van het stel tussen het bedieningsstation (of haven sectie) en de sporaansluiting/kaai
- het rangeren op de sporaansluiting/kaai
- het controleren van de wagons en hun lading voor het vertrek van de sporaansluiting/kaai
- het uitrijden van de sporaansluiting naar het bedieningsstation (of haven sectie)
- het verzamelen van de wagons van de S.O.-klant op een zelfde spoor van deze installatie
- het immobiliseren van de wagons

De spoorwegondernemingen blijven belast met het uitvoeren van de transportactiviteiten, onder andere deze die rechtstreeks een impact hebben op de veiligheid van het konvoi : schouwing van de treinen, samenstellings- en remmingsbulletin, remproef, informatie-uitwisseling met de spoorwegbeheerder, het slepen van treinen, ...

## Concrètement [CPE 19/10/2010]

Les prestations de manœuvre non-discriminatoires comprennent les opérations dans les voies, le travail administratif en rapport avec ces activités et l'encadrement de ces opérations. Plus précisément,

### les opérations de triage :

- la préparation de la rame avant le triage (démaillage)
- l'organisation du travail du triage (coordination, correspondances, relation avec Infrabel, ...)
- l'enlèvement du dispositif d'immobilisation avant la pousse ou le lancement
- la pousse ou le lancement des wagons
- le débranchement
- le calage au moyen de blocs d'arrêt
- la formation du train au départ (traissage de la voie et accouplement des wagons)
- l'immobilisation de la rame
- le retrait des wagons réformés au cours de la visite

### les opérations de First / Last Mile\* :

- la préparation de la rame avant son transfert sur le raccordement/quai
- la relation opérationnelle avec le raccordé
- le transfert de la rame entre la gare de desserte (ou section portuaire) et le raccordement/quai
- les manœuvres sur le raccordement/quai
- le contrôle des wagons et de leur chargement avant la sortie
- la sortie de la rame vers la gare de desserte (ou section portuaire)
- le rassemblement des wagons de l'EF cliente sur une même voie de cette installation
- l'immobilisation des wagons

Les entreprises ferroviaires demeurent chargées de l'exécution des activités de transport, notamment celles impactant directement la sécurité des convois : visite des trains, bulletins de composition et de freinage, essai des freins, échange d'informations avec le gestionnaire d'infrastructure, remorque des trains, ...

## Behoeften bepaald in kader van industrieel plan [USC 19/10/2010]

| Aantal FTE                            | Antwerpen       |      | Charleroi |          |             | Gent          |           | Liège      |       |       | Totaal |     |
|---------------------------------------|-----------------|------|-----------|----------|-------------|---------------|-----------|------------|-------|-------|--------|-----|
|                                       | Antwerpen Noord | Genk | Monceau   | Châteler | La Louvière | Gent-Zeehaven | Zeebrugge | Kinkempois | Ronet | Athus |        |     |
| Operator Cargo<br>Ploegverantw. Cargo | 137             | 34   | 44        | 17       | 29          | 44            | 51        | 44         | 15    | 7     | 422    |     |
| Op. bestuurder Cargo                  | 118             | 19   | 42        | 9        | 15          | 28            | 27        | 37         | 8     | 8     | 311    |     |
| Astch. oostch. aostch                 | 93              | 18   | 22        | 12       | 19          | 36            | 31        | 13         | 10    | 4     | 268    |     |
| Onkadering                            | 53              | 11   | 25        | 2        | 3           | 30            | 10        | 24         | 2     | 1     | 161    |     |
| Totaal                                | 401             | 82   | 133       | 40       | 66          | 138           | 119       | 118        | 35    | 20    | 1152   |     |
|                                       | 483             |      |           |          |             |               |           |            |       |       |        | 239 |

- Het kader zal evolueren van 1245 FTE's (toestand 1/6/2010), overeenkomstig de objectieve criteria voor een transfer naar NewRCC, naar een kader van 1152 FTE's\* in de doelfase
- Aanwervingen van statutaire medewerkers zullen worden uitgevoerd:
  - indien nodig, om het engagement van 75% in elk RCC te respecteren tot de evaluatie in januari 2014
  - om de vacante posten in het statutair permanent kader aan te vullen (zie referentietabel)
- Dit mechanisme zal via de trimestriële reporting opgevolgd worden

- In geval van onveranderde omstandigheden

## Besoins déterminés dans le cadre du plan industriel [CPE 19/10/2010]

| Aantal FTE                         | Antwerpen       |      | Charleroi |          |             | Gent          |           | Liège      |       |       | Total |     |
|------------------------------------|-----------------|------|-----------|----------|-------------|---------------|-----------|------------|-------|-------|-------|-----|
|                                    | Antwerpen Noord | Genk | Monceau   | Châtelet | La Louvière | Zeehaven Gent | Zeebrugge | Kinkempois | Ronet | Athus |       |     |
| Operator Cargo Ploegverantw. Cargo | 137             | 34   | 44        | 17       | 29          | 44            | 51        | 44         | 15    | 7     | 422   |     |
| Op. bestuurder Cargo               | 118             | 19   | 42        | 9        | 15          | 28            | 27        | 37         | 8     | 8     | 311   |     |
| Astch. ostich. aostich             | 93              | 18   | 22        | 12       | 19          | 36            | 31        | 13         | 10    | 4     | 258   |     |
| Onkadering                         | 53              | 11   | 25        | 2        | 3           | 30            | 10        | 24         | 2     | 1     | 161   |     |
| Total                              | 401             | 82   | 133       | 40       | 66          | 138           | 119       | 118        | 35    | 20    | 1152  |     |
|                                    | 483             |      |           |          |             |               |           |            |       |       |       | 239 |

- Le cadre évoluera de 1245 ETP (situation 1/6/2010) correspondant aux critères objectifs de transfert vers NewRCC vers un cadre fonctionnel de 1152 ETP \* dans la phase cible
- Des recrutements d'agents statutaires seront effectués :
  - au besoin, pour respecter l'engagement des 75% dans chacun des RCC jusqu'à l'évaluation en janvier 2014
  - pour combler les postes devenus vacants dans le cadre statutaire permanent (voir tableau de référence)
- Ce mécanisme sera suivi via le reporting trimestriel
- \* Toutes choses étant égales

## Permanent statutair kader voorzien voor het werkvolume m.b.t. niet-discriminerende rangeringen – Referentietabel (in geval van onveranderde omstandigheden)

Cadre statutaire permanent couvrant le volume d'emploi des manoeuvres non-discriminatoires – Tableau de référence (c.à.d. toutes choses étant égales)

| Aantal FTE<br>Nombre FTE           | Antwerpen       |      | Charleroi |          |             | Gent          |           | Liège      |       |       | Total<br>Total |     |
|------------------------------------|-----------------|------|-----------|----------|-------------|---------------|-----------|------------|-------|-------|----------------|-----|
|                                    | Antwerpen Noord | Genk | Monceau   | Châtelet | La Louvière | Zeehaven Gent | Zeebrugge | Kinkempois | Ronet | Athus |                |     |
| Operator Cargo Ploegverantw. Cargo | 54              | 13   | 18        | 8        | 11          | 21            | 16        | 18         | 5     | 3     | 167            |     |
| Op. bestuurder Cargo               | 59              | 13   | 18        | 5        | 10          | 18            | 13        | 17         | 4     | 3     | 160            |     |
| Astch. ostich. aostich             | 42              | 10   | 12        | 7        | 9           | 17            | 11        | 11         | 4     | 1     | 124            |     |
| Onkadering                         | 27              | 5    | 15        | 1        | 1           | 13            | 5         | 12         | 1     | 0     | 80             |     |
| Total<br>Total                     | 182             | 41   | 63        | 21       | 31          | 69            | 45        | 58         | 14    | 7     | 531            |     |
|                                    | 223             |      |           |          |             |               |           |            |       |       |                | 115 |

### Accord social – Sociaal akkoord

*Ces prestations seront couvertes par un cadre permanent statutaire au sein du service NEWRCC de la SNCB, un service distinct avec une autonomie organisationnelle. La dimension de ce cadre sera fixée lors de l'évaluation paritaire dans le comité de pilotage, en janvier 2014.*

*Voor deze prestaties wordt een permanent statutair kader voorzien binnen de dienst NEWRCC van NMBS, een atzonderlijke dienst met haar eigen organisatorische autonomie. De omvang van dit kader zal worden vastgelegd tijdens de paritaire evaluatie in het sturingscomité, in januari 2014.*

## Aanwervingen in de stationsactiviteiten

**SLIDES NIET BESPROKEN TIJDENS DE MEETING**  
16.05.2011

## Acute personeelstekorten in de stations

### Overzicht van de actuele lokale behoefte

|                 | Ground Operator                                            | Senior Logistic Coordinator | Logistic Coordinator |
|-----------------|------------------------------------------------------------|-----------------------------|----------------------|
| Antwerpen Noord | <i>Momenteel geen aanwervingen noodzakelijk</i>            |                             |                      |
| Genk            | 5                                                          | 0                           | 4                    |
| Muizen          | <i>Aandachtspunt in kader van aanpassing transportplan</i> |                             |                      |
| Monceau         | 2                                                          | 0                           | 0                    |
| Châtelet        | <i>Aandachtspunt in kader van aanpassing transportplan</i> |                             |                      |
| La Louvière     | 4                                                          | 0                           | 0                    |
| Gent Zeehaven   | 15                                                         | 3                           | 8                    |
| Zeebrugge       | 4                                                          | 1                           | 5                    |
| Kinkempois      | 3                                                          | 4                           | 0                    |
| Ronet           | 0                                                          | 0                           | 0                    |
| Athus           | 2                                                          | 0                           | 0                    |

Arbeiders  
~ Operator Cargo

Bedienden  
~ (1<sup>st</sup>) ostich

### Waarom en hoe aanwerven?

#### Waarom dringend aanwerven?

- Succes vertrekplan in bepaalde stations (179 op netniveau)
- Gebrek aan polyvalent personeel in sommige graden en werkzetsels (reeds voor het vertrekplan)
- Medewerkers kunnen hun verlof niet meer opnemen
- Negatieve impact op de kwaliteit van de productie

#### Hoe aanwerven?

- Contractuele medewerkers aanwerven via een globale arbeidsovereenkomst in de production areas van NMBS Logistics
- Met respect voor de 75% statutairen