

# Transurb: 25 commerciaux, 40.000 spécialistes !



"Nous avons besoin des 40.000 cheminots de la SNCB, sans eux nous ne savons rien faire !". La personne qui parle ainsi n'est autre qu'Erik Vandenbroele, directeur général de Transurb Consult qui ajoute: "Quand nous vendons et que nous travaillons à l'étranger, nous nous appuyons sur le savoir-faire et l'expérience de nos chemins de fer. C'est pourquoi la

SNCB, qui est notre principal actionnaire (à 88 %) à côté de la STIB et des bureaux privés, soutient totalement nos objectifs. Notre mission est de vendre à l'étranger tout ce qui est commercialisable au sens le plus large. Il peut s'agir de l'expérience de nos spécialistes, de produits fabriqués dans les ateliers de la SNCB, de services, par exemple, en maintenance ou en formation, etc."



## 25 années de références

Il y a 25 ans que Transurb parcourt ainsi le monde avec la SNCB comme carte de visite principale. Les références de Transurb, de sa division Technirail et de sa filiale commune avec la SNCB TUC Rail, spécialisée dans les trains à grande vitesse, sont donc aussi multiples que variées sur tous les continents. Pour ne retenir que les contrats les plus récents, on peut citer quelques exemples:

- la participation à la concession de la ligne ferroviaire suburbaine de Belgrano Norte en Argentine. Transurb y est actionnaire et ingénieur-conseil à tous les niveaux,
- l'aide à la privatisation du métro de Buenos Aires qui comprend de multiples missions,
- la collaboration à la restructuration des transports urbains de Sofia en Bulgarie,
- l'étude et les recommandations pour la ligne ferroviaire Tapa-Peterseri en Estonie,
- plusieurs interventions pour le futur LRT (métro léger) de Kuala Lumpur,
- l'assistance au développement d'un plan commercial des chemins de fer de Mongolie,



- la formation de conducteurs de locomotives tanzaniens,
- la fourniture d'un simulateur d'études et de recherches pour la SNCF (à nos voisins français, vous avez bien lu) et d'un simulateur de conduite pour le métro d'Athènes,
- la réhabilitation du matériel roulant du métro léger de Manille,
- la modernisation de 650 wagons pour les chemins de fer roumains,

- une assistance en Russie pour l'amélioration de l'infrastructure de la voie dans 3 des 19 compagnies ferroviaires.

## L'heure de la libéralisation

"Notre marché est en pleine évolution" explique Erik Vandenbroele. "L'heure est à la libéralisation partout dans le monde. Les clients sont à la recherche de services susceptibles d'augmenter l'efficacité des entreprises de transport. Les cheminots de la SNCB connaissent le même défi. La coopération est donc mutuellement profitable. Nos atouts essentiels sont ceux de notre actionnaire, la SNCB. Un réseau aussi dense que celui des chemins de fer belges exige une grande compétence à tous les niveaux. Il n'y a pas chez nous des spécialistes qui travaillent chacun dans leur coin. Les tâches propres à l'exploitation, à l'entretien et au développement du réseau sont bien mieux intégrées ici que dans les réseaux beaucoup plus grands. Enfin, la Belgique est un petit pays qui ne joue pas de rôle politique. C'est un avantage".

Malgré ces arguments, les 25 personnes actives au sein de Transurb doivent batailler ferme pour réussir: "Ne croyez pas que les contrats tombent facilement ! Nous sommes en permanence à la recherche des opportunités là où il y a des marchés et des financements. En plus, nous devons être prêts à répondre aux demandes des clients potentiels qui souhaitent des partenaires plus que des fournisseurs. Pour participer à des concessions aujourd'hui, il est indispensable d'être associé au sein de la société exploitante".

## Détachement temporaire

Quand un contrat est conclu, le travail commence ! Contrairement à de grands concurrents étrangers, Transurb ne possède pas ses propres équipes de spécialistes et de techniciens. C'est au sein de l'important vivier de la SNCB que sont à chaque fois dénichés les hommes-clés. Que la mission dure une semaine ou plusieurs mois, l'agent est provisoirement détaché. Autrement dit, il retrouve la maison-mère et son poste dès que le travail pour Transurb est terminé. "Cet apport est crucial et nous sommes demandeurs. Une telle expérience, qui est soutenue à 100 % par le Conseil d'administration de la SNCB, est toujours enrichissante" conclut Erik Vandenbroele. ■