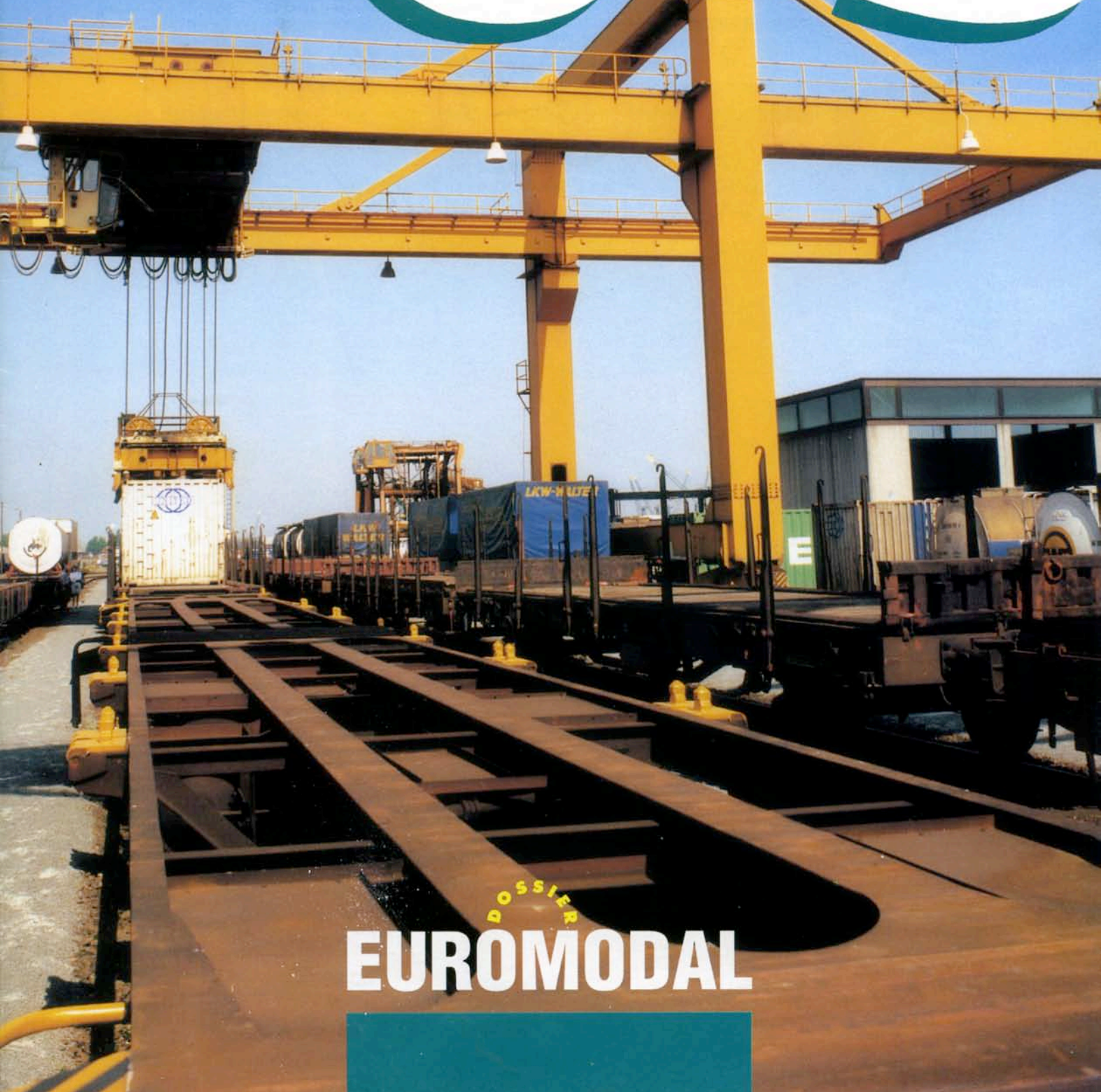


Trimestriel 2/92



News



DOSSIER

EUROMODAL



SOMMAIRE

À votre service: B-CARGO

Service central 1000 BRUXELLES

Rue Ravenstein 60 bte 24
Tél. 02/525 46 62
Fax 02/525 46 25

Dans les districts 1000 BRUXELLES

Boulevard Adolphe Max 142
Tél. 02/219 00 40
Fax 02/224 66 06

2000 ANVERS

Century Center 7^e verdieping
De Keyserlei, 58-60 b19
Tél. 03/233 02 68
Telex 31 814
Fax. 03/231 06 58

3500 HASSELT

Stationsplein 4
Tél. 011/22 32 65
Fax 011/22 29 50

4000 LIEGE

Boulevard de la Sauvenière 87
Tél. 041/23 17 13 - 23 63 13
Telex 42 655
Fax 041/21 26 44

5000 NAMUR

Rue Borgnet 7
Tél. 081/25 23 63
Fax 081/25 23 64

6000 CHARLEROI

Quai de la Gare du Sud 1
Tél. 071/60 23 60 - 60 23 87
Telex 51 599
Fax 071/60 23 92

6700 ARLON

Avenue de la Gare 61
Tél. 063/22 41 15
Fax 063/22 41 15

7000 MONS

Square Franklin Roosevelt 14
Tél. 065/32 23 65
Fax 065/32 23 04

8000 BRUGES

Stationsplein 2
Tél. 050/38 81 64
Fax 050/38 18 80

8500 COURTRAI

Stationsplein 7
Tél. 056/22 00 49
Fax 056/22 96 89

9000 GAND

Koningin Maria Hendrikaplein 2
Tél. 091/22 71 00 - 41 23 60
Fax 091/41 23 67

B-CARGO, PARTENAIRE IDEAL, PROPOSE...

- 5** ... des produits sur mesure pour des besoins diversifiés.
- 11** ... un matériel idéalement adapté aux marchandises à transporter.
- 13** ... souplesse et personnalisation, pour des besoins pointus, à la sortie des lignes de production.
- 14** ... une qualité dont il fait un objectif central sur un marché exigeant.

EUROMODAL 92: DES PERSPECTIVES POUR L'EUROPE

- 17** A l'heure du grand marché unique.
- 20** Les Belges, au sein de la CCFE, plaident pour une politique des transports cohérente.
- 22** La CEE prépare un plan directeur du transport combiné et les moyens pour qu'il prenne vie.
- 23** A notre porte, les pays de l'Est présentent un potentiel à exploiter.
- 24** La Grande-Bretagne s'ouvrira bientôt vraiment au ferroutage.
- 25** Raisonnablement optimistes, les réseaux ferroviaires tablent sur l'avenir intermodal.

WAGONSHOW 92

- 26** Une expo avec VTG, route axée sur la qualité et la sécurité.

EURAILSPEED 92

- 28** Le TGV est pour demain....
- 30** ... même pour des transports express.



D O S S I E R

B-CARGO

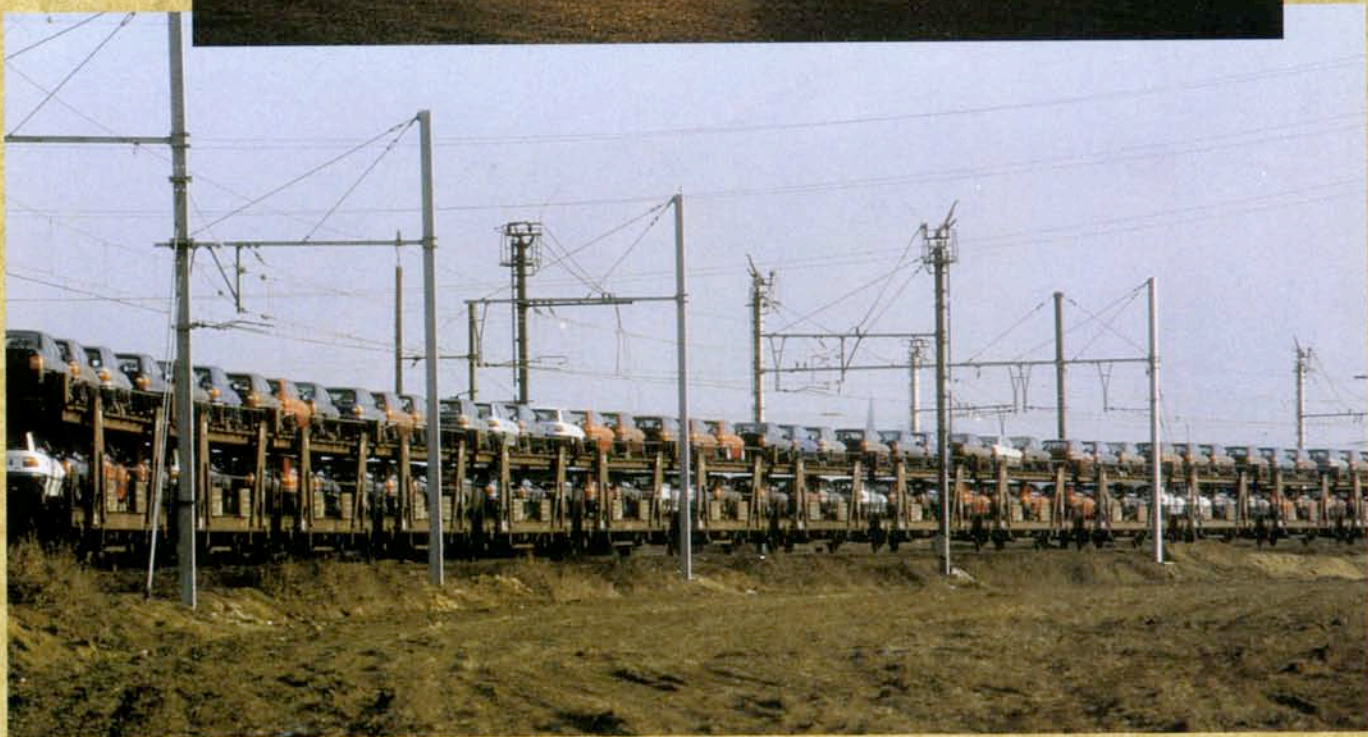
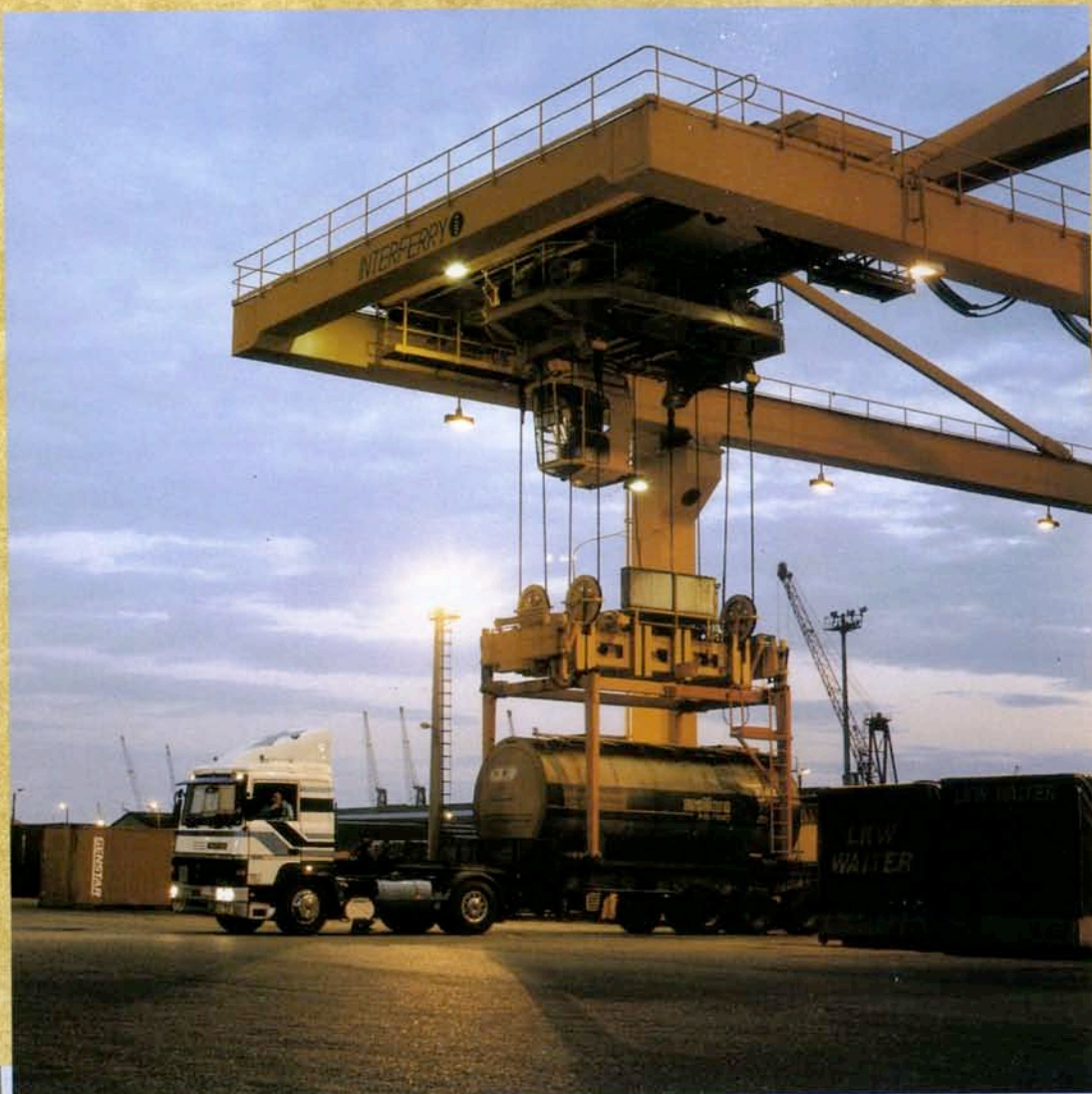
P A R T E N A I R E

I D E A L



Créneau de développement, l'intermodal sert le rail et la route

Le train ennemi de la voiture? Au contraire: le partenariat tourne rond



B-CARGO

partenaire idéal

Les besoins en transport ne cessent de croître. Tout donne à croire que l'importance du chemin de fer dans le secteur du fret va suivre cette tendance. Pour deux raisons essentielles. La maîtrise du trafic et la gestion de l'environnement appellent à une revalorisation du transport par train.

L'entreprise ferroviaire dont B-CARGO fait partie contribue de son côté à cette redynamisation en accordant une attention toujours plus soutenue à la qualité et au service. Ce dossier brosse un panorama de l'offre de B-CARGO. A conserver en bonne place.

Les produits

A chaque besoin sa formule



Pour répondre aux besoins, B-CARGO offre 3 types de services: les trains complets, le transport diffus et le transport intermodal ou combiné.

Nous vous proposons un rapide survol de ces différentes formules.

Les trains complets

Le chemin de fer est particulièrement conseillé et rentable (pour les expéditeurs et pour B-CARGO) dans le cas de transports volumineux ou de fort tonnage. Des chargements de produits pétroliers ou

de marchandises en vrac (jusque 1.500 tonnes), des voitures ou des poutres métalliques (deux ou trois centaines au minimum), ou des produits finis ou semi-finis en grande quantité... à chaque fois chargés au même endroit, et pour une destination unique. Les envois de 800 tonnes et plus partent en trains complets, nationaux ou internationaux, selon la demande du client. En fonction de la destination et de la nature des marchandises, le client et B-CARGO élaborent un plan de transport adéquat. Pour les transports nationaux, l'opération est aisée: il suffit de définir un trajet d'un point A vers un point B. Les transports internationaux s'organisent un peu moins facilement mais tout aussi rapidement. Pour ces derniers, il faut surtout tenir compte des possibilités offertes par les autres réseaux ferroviaires à parcourir.

Just-in-time

L'avantage du train complet réside dans le fait qu'il peut s'intégrer dans le processus de production de l'expéditeur et du destinataire. Les délais de transport sont très précis; le train devient donc un maillon de la chaîne de production. Il offre au client la possibilité de travailler en just-in-time. Cela explique notamment que le train alimente les entreprises de montage de voitures en pièces nécessaires à l'assemblage et, en aval, évacue les véhicules neufs.





**Transports programmés et
manutention adaptée: petites
et grandes masses trouvent
leur voie... ferrée**





Autre avantage: les manutentionnaires de marchandises en vrac, dans des installations intégrées, sont en mesure de charger et de décharger dans des conditions optimales. Charger un wagon de 55 ou 60 tonnes ne demande que quelques secondes. On peut remplir un train complet de près de 1.200 tonnes en moins d'une heure. Certaines firmes ont même installé un transporteur permettant le transbordement immédiat des marchandises du bateau vers le train et vice-versa. Inutile de préciser qu'une telle installation améliore sensiblement l'efficacité.

En principe, le programme de transport est établi préalablement. Si nécessaire, toutefois, un assouplissement est possible. Ainsi, des trains supplémentaires peuvent être formés après concertation des intéressés et à condition de disposer du matériel de traction nécessaire à ce moment précis.

Le transport de sucre d'une raffinerie belge vers le port d'Anvers offre un exemple type de transport régulier par train complet. En saison, le train effectue une rotation complète en 24 heures. Le matin, il est chargé à la raffinerie, l'après-midi, il arrive au terminal où on le décharge et, à la tombée de la nuit, il rejoint son point de départ afin de prendre livraison d'une nouvelle cargaison de 1.200 tonnes. Les transports de charbon par trains de 1.200 tonnes nettes au départ d'Anvers vers les centrales électriques ou les cokeries sont similaires, de même que les trains de minerais pour la sidérurgie.

Trains facultatifs

Les trains complets sont parfois occasionnels ou "facultatifs". Un exemple: un client attend l'arrivée d'un bateau transportant 5.000 tonnes de cuivre à livrer en France.

L'expéditeur demande à B-CARGO d'assurer le transport terrestre. Tout est organisé à l'avance. Dès que le bateau est signalé à Flessingue et qu'il ne subsiste plus aucun doute quant à son arrivée, l'expéditeur prévient B-CARGO qui agit selon le plan prévu. A cet instant, B-CARGO connaît déjà la composition des différents trains qui mèneront les 5.000 tonnes de marchandises vers leur destination. En collaboration avec la SNCF, la grille horaire et le nombre de départs quotidiens sont déjà décidés.

Lorsque de tels cas se présentent, on peut s'appuyer sur les horaires en vigueur pour les trains facultatifs. Au cas où l'arrivée du navire et le chargement du train ne sont pas prévisibles, B-CARGO forme un train spécial dont les horaires ne sont fixés qu'après chargement.

Le transport de marchandises par train complet est donc la formule idéale. Les études de marketing annoncent toutefois une croissance relative des expéditions de plus petits volumes. Ce trafic "diffus" de chargements insuffisants pour bénéficier d'un moyen de traction exclusif gagne en importance.

Le transport conventionnel diffus

Sur un marché en proie à une vive concurrence, l'entreprise ferroviaire cherche à s'imposer en proposant un service rapide et fiable. Les fameux trains EurailCargo constituent le fer de lance de cette politique. EurailCargo est un concept de transport basé sur la fiabilité (délai de livraison garanti, tous les jours à la même heure), la régularité

RailEasy

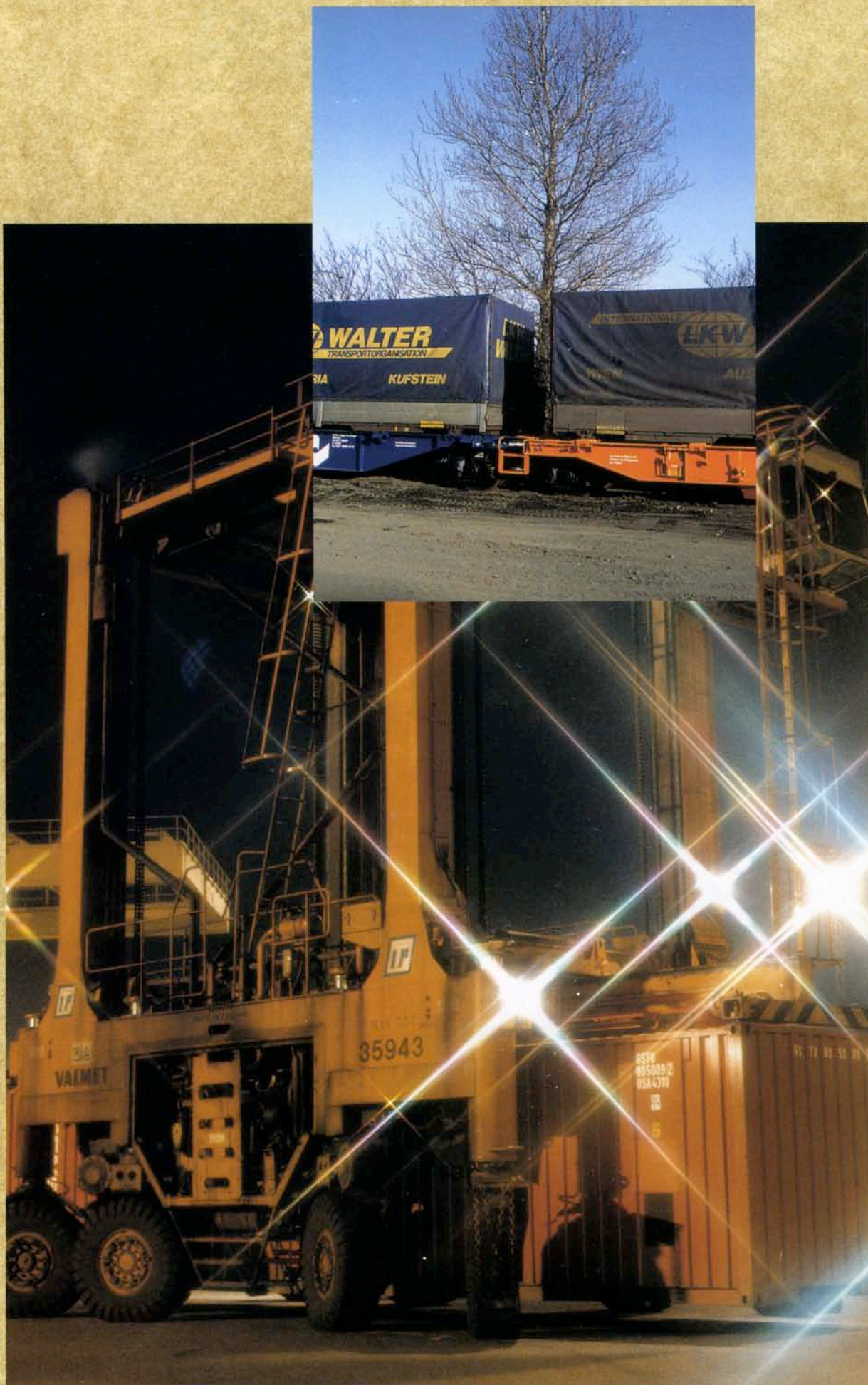
L'électronique participe aussi aux activités de gestion et de logistique du trafic ferroviaire. S'appuyant sur le réseau international de communication HERMES, qui permet l'échange de données entre réseaux ferroviaires, B-CARGO commercialise un système télématique appelé RailEasy qui rend possible la localisation des wagons en mouvement.

Sous le couvert d'un mot de code, les clients peuvent se brancher sur le système et suivre en temps réel le déroulement de leurs transports. Où se trouvent mes wagons? Ont-ils déjà franchi la frontière? Les informations relatives aux départs et arrivées dans une gare étrangère peuvent ainsi être transmises en direct.

C'est un échange de "questions-réponses" qui organise l'information. Dans d'autres cas, le client reçoit systématiquement un message, à des moments convenus. Il est alors servi sans devoir interroger le système.

RailEasy permet de mieux gérer tant le trafic qu'un parc de matériel roulant. La réduction partielle de la gestion "papier" accroît la productivité réelle du client autant que celle du transporteur ■

"Boîtes" et "caisses"
prennent le train pour
de longs trajets. Le
camion les enlève et
conduit à domicile



(départ tous les jours ouvrables), et la rapidité (pas d'arrêt aux frontières ni de triage intermédiaire). Seules les liaisons répondant aux exigences les plus strictes en la matière jouissent du label de qualité EurailCargo. Les envois EurailCargo sont suivis en permanence. Une simple mention en lettre de voiture suffit pour obtenir ce régime de qualité. Le contrat - chose importante pour les programmes just-in-time - mentionne les jour et heure précis d'arrivée à destination.

Tous azimuts

Quatre liaisons EurailCargo sont assurées actuellement, tous azimuts. Le train Interdelta relie la Belgique au sud-est de la France. Les wagons quittent leur point de chargement dans l'après-midi du jour A et atteignent leur destination finale le matin du jour C. Interdelta roule tous les jours de la semaine (du lundi au vendredi), y compris en période de vacances, et toujours suivant le même horaire. Il rentre en Belgique du mardi au vendredi. Selon les mêmes principes, le Norlink relie la Belgique à la Scandinavie cinq fois par semaine. Le transport, du point de chargement à la destination finale, dure au maximum deux jours (Danemark), trois jours (Suède méridionale et centrale et la région d'Oslo en Norvège) ou quatre jours (les autres régions de la Suède et de la Norvège). Ce train direct assume les transports conventionnels et intermodaux.

Le Scaldo assure une liaison directe avec Vienne et l'Autriche orientale en moins de 48 heures. Le Cargo Bayern dessert quatre zones de l'Allemagne méridionale (Rhin-Neckar-Sarre, Stuttgart, Munich et Franken). Il arrive à destination en 48 heures. Comparé aux anciens

délais, il comptabilise donc un gain de temps de 24 heures.

Enfin, une nouvelle liaison est en cours d'élaboration. Elle nous reliera au sud-ouest français. Et l'Italie sera bientôt également accessible, par extension et adaptation du Porta d'Italia-express.

Le transport combiné

Le transport intermodal, ou combiné, est un segment de développement très porteur en trafic ferroviaire, car il allie les atouts de la route à ceux du rail.

Il s'agit d'un concept simple: des camions transportent les marchandises par conteneurs ou caisses mobiles vers un terminal spécialement aménagé. Là, les "boîtes" et "caisses" sont transbordées sur un train qui les achemine à longue distance via des axes majeurs. Une fois arrivé au terminal de destination, le train cède la place au camion qui se charge du transport terminal.

En quelques années, la part du transport intermodal dans le trafic par conteneurs s'est accrue de 10 à 15 % alors que pour le ferroutage ou trafic rail-route, la croissance a atteint 25 à 30 %. Un certain nombre de pays ainsi que la Communauté européenne stimulent ce type de transport. Ils y voient une alternative optimale à un transport routier jugé parfois trop préjudiciable à l'environnement. Pour cette raison et pour cause de saturation du réseau routier, certains experts prévoient un triplement probable du transport combiné à l'horizon 2010. L'intégration économique européenne à l'est comme à l'ouest et la croissance qui l'accompagne influencent sensiblement ces prévi-

La lettre de voiture électronique

Dans un futur proche, la lettre de voiture électronique remplacera les lettres de voiture nationales et internationales et sera d'application pour tous les types de transports. C'est d'une véritable révolution qu'il s'agit. Les échanges de données entre le client et le transporteur seront considérablement simplifiés. L'allègement du travail administratif libérera du temps qu'on pourra consacrer au suivi de la clientèle et à l'élaboration qualitative de programmes de transport taillés sur mesure. ■

sions. Actuellement, notre pays compte 12 terminaux de transport combiné. Des trains directs relient certains d'entre eux aux principales zones économiques européennes. Des travaux visent l'amélioration des grands axes de circulation, le raccordement des réseaux routier et ferroviaire dans les terminaux et une augmentation des capacités telle que la croissance de la demande puisse être absorbée.

Le matériel utilisé est diversifié: semi-remorques à trois essieux, conteneurs ISO et caisses mobiles en versions classique, trémie ou citerne, etc. Ce secteur d'activité est un exemple type de collaboration entre B-CARGO et d'autres entreprises (privées ou à participation de la SNCB) actives dans l'organisation du transport combiné. ■



A la mesure des rondins ou bien étanches pour une protection absolue... des wagons adaptés à chaque marchandise



Evolution constante

Depuis quelques années, la SNCB adapte son parc de wagons aux besoins du marché et aux exigences de sa clientèle. Rationalisation, transformation de types existants et achat de wagons neufs sont ses trois instruments.

Le transport de marchandises s'effectue en wagons "réseau" et en wagons P. Des loueurs privés mettent les wagons de type P à la disposition des locataires. La SNCB reçoit en outre un grand nombre de wagons en provenance d'autres réseaux ferroviaires qui dans de nombreux cas chargent du fret de retour vers le pays d'origine.

La SNCB est propriétaire d'environ 27.000 wagons de types très divers. En une décennie, son parc a été comprimé de quelque 30 %. Il faut toutefois tenir compte du fait que, pendant ce temps, la charge utile moyenne des wagons est passée de 35 à 42,5 tonnes. De plus, la modernisation et une meilleure organisation permettent une utilisation plus efficace.

Les grands types

Au total, la SNCB propose environ 30 types de wagons. La gamme comprend des wagons à deux ou à quatre essieux, certains ayant une capacité de 22,5 tonnes par essieu (en régime D).

Les types les plus utilisés appartiennent aux catégories suivantes.

* Les wagons de type E sont utilisés pour le transport de charbon, de ferraille etc. Ils sont chargés et déchargés au moyen de grues.

* Les wagons de type F - ouverts - servent au transport en vrac de minerais, charbon, coke, gravier, etc. Ils sont pourvus d'un système de déchargement manuel ou semi-automatique.

* Les wagons de type H sont fermés et pourvus de parois coulissantes. Ils conviennent aux chargements

palettisés.

* Les wagons de types K et R sont plats et pourvus de ranchers ainsi que de hausses latérales et de tête rabattables. On les utilise entre autres pour le transport de produits métallurgiques longs, de bois, de machines, de véhicules, etc.

* Les wagons de type S sont également plats, de type spécial. Selon les cas, on les destine au transport de conteneurs, d'arbres ou de tôles en rouleaux.

* Les wagons de type T protègent les marchandises des intempéries. Leur toiture est amovible, pour le chargement et le déchargement. Ils transportent des aciers plats ou, dans d'autres versions, de la chaux et des engrais.

Un wagon à quatre essieux de la nouvelle génération peut porter par exemple une charge utile de 65 tonnes. Les lignes belges sont toutes équipées pour cette charge. Et toute l'Europe sera bientôt alignée sur cette norme de 22,5 tonnes par essieu (et même 25 en phase suivante).

Transformations appropriées

La transformation des wagons permet de les adapter aux exigences du marché et à l'évolution des techniques de manutention. La modernisation d'un matériel toujours utilisable qui ne demande pas de modifications trop importantes offre les mêmes avantages que l'achat d'un matériel neuf, mais à un coût réduit.

En outre, cette méthode autorise les spécialisations "à la carte", répondant aux desiderata d'une clientèle qui veut faire transporter ses marchandises dans les meilleures conditions. Des suggestions émanent parfois des hommes marketing de chez B-CARGO qui ont décelé de nouvelles tendances, ou du bureau central de répartition, lorsque celui-ci constate des insuffisances d'effectif. Lorsque son propre parc ne suffit pas, la SNCB prend des wagons en location pour remplir des missions inattendues ou répondre à une hausse subite de la demande. A contrario, la SNCB loue à son tour ses wagons aux clients qui désirent les utiliser à des fins particulières. ■

Tarifs

Le marché donne le ton

B-CARGO est comme une entreprise au sein de la SNCB, chargée de commercialiser le transport de marchandises. B-CARGO fournit un produit de qualité à des prix de marché afin de réaliser un bénéfice normal.

Les tarifs du transport national sont fixés en fonction de la situation du marché dans les limites du prix de revient. Suite à sa demande de prix, le client reçoit rapidement les tarifs en vigueur pour le type de transport demandé et s'il marque

son accord, B-CARGO conclut un contrat particulier.

La procédure est la même pour les contrats de transport international, dans lesquels B-CARGO intègre les offres des réseaux concernés. Un système international a été mis sur pied qui, à quelques exceptions près, fixe le niveau des prix et les conditions administratives et financières. Un barème international de prix directs de bout en bout sert d'instrument de base. ■

Dans les ports, à l'orée des villes, sur les raccordements industriels, le rail est un partenaire pour tous les secteurs économiques



Planification souple

Il n'est guère possible d'acheminer une masse de 1.800 tonnes (tare incluse) dans la désorganisation. Sans planification, un train peut atteindre Milan mais le voyage prendra peut-être une semaine; si tout est bien préparé, il arrivera à destination en moins de 48, ou même 36 heures. Une concertation bien huilée client/Transport SNCB/B-CARGO/gare est indispensable. Le service Transport de la SNCB examine comment, où et quand les wagons chargés de marchandises seront réceptionnés. Il établit le plan de transport en accord avec tous les intéressés. A la réception d'une rame, la gare contrôle l'exécution du contrat (notamment la présence des documents de transport) et veille au respect des normes de sécurité, entre autres la réglementation en matière de transport de produits dangereux. Enfin, elle prévoit un moyen de traction. ■

Centres de transport multi-fonctionnels

Actuellement, la SNCB étudie l'équipement de centres de transport multi-fonctionnels. Il s'agira de plates-formes qui fourniront des prestations logistiques: transbordement de wagon à camion et inversément, entreposage, gestion de stock, transport routier terminal, etc.

B-CARGO destine ce concept aux entreprises qui ne disposent pas d'un raccordement particulier. ■

En ligne de front

Les vendeurs B-CARGO sont à l'entière disposition des clients actuels et potentiels. Partant des besoins exprimés par ceux-ci, B-CARGO organise un transport taillé sur mesure, avec plan d'acheminement et offre de prix. Ils prennent particulièrement en charge les nouveaux transports et assurent le suivi des accords existants. Ils veillent au bon déroulement des prestations et apportent d'éventuelles améliorations en concertation avec le client. ■

Service central

1000 BRUXELLES
Rue Ravenstein 60 bte 24
Tél. 02/525 46 62
Fax 02/525 46 25

Dans les districts

1000 BRUXELLES
Boulevard Adolphe Max 142
Tél. 02/219 00 40
Fax 02/224 66 06

2000 ANVERS

Century Center 7^e verdieping
De Keyserlei, 58-60 b19
Tél. 03/233 02 68
Telex 31 814
Fax. 03/231 06 58

3500 HASSELT

Stationsplein 4
Tél. 011/22 32 65
Fax 011/22 29 50

4000 LIEGE

Boulevard de la Sauvenière 87
Tél. 041/23 17 13 - 23 63 13
Telex 42 655
Fax 041/21 26 44

5000 NAMUR

Rue Borgnet 7
Tél. 081/25 23 63
Fax 081/25 23 64

6000 CHARLEROI

Quai de la Gare du Sud 1
Tél. 071/60 23 60 - 60 23 87
Telex 51 599
Fax 071/60 23 92

6700 ARLON

Avenue de la Gare 61
Tél. 063/22 41 15
Fax 063/22 41 15

7000 MONS

Square Franklin Roosevelt 14
Tél. 065/32 23 65
Fax 065/32 23 04

8000 BRUGES

Stationsplein 2
Tél. 050/38 81 64
Fax 050/38 18 80

8500 COURTRAI

Stationsplein 7
Tél. 056/22 00 49
Fax 056/22 96 89

9000 GAND

Koningin Maria Hendrikaplein 2
Tél. 091/22 71 00 - 41 23 60
Fax 091/41 23 67



La qualité sert la part de marché

Le renforcement de sa part de marché, B-CARGO entend l'obtenir grâce à un service flexible et de haute qualité.

Tout indique que l'importance du chemin de fer transporteur de marchandises doit s'accroître. Le transport routier doit faire face à des limitations. Aux problèmes d'environnement s'ajoutent des questions de capacité. Simultanément, la demande augmente, du fait de l'unification européenne et de l'ouverture à l'est. Afin de relever valablement le défi, la SNCB prend continuellement de nouvelles initiatives dans les domaines de la commercialisation du produit ferroviaire et de l'équipement.

Un potentiel varié

Nous tendons surtout à renforcer notre position là où la technologie ferroviaire donne ses meilleurs effets - notamment dans le transport de marchandises par trains complets et à longues distances. Dans les autres secteurs, essentiellement en transport diffus et intermodal, l'entreprise ferroviaire s'efforce continuellement d'apporter des améliorations en termes de vitesse, de fiabilité et de souplesse. EurailCargo confirme la pertinence de cette démarche et sert de modèle sur les grandes liaisons internationales.

Un outil en devenir

Quant à l'adaptation de l'appareil de production, la partie du Plan Star 21 relative au transport de marchandises s'intègre parfaitement dans la tendance générale de renforcement du trafic ferroviaire européen. De 1991 à l'an 2000, quelque 37 milliards de francs y seront consacrés dans notre pays. Les axes principaux, qui doublent autant que possible les grandes lignes du

transport de voyageurs, seront équipés pour des vitesses de 120 km/h et une charge de 22,5 t par essieu (25 tonnes ultérieurement). Là où le besoin s'en fera sentir, on augmentera encore la capacité des lignes. Un transport rapide, une meilleure rotation du matériel et un meilleur rapport charge utile/poids propre (moins de wagons, plus de marchandises) conduisent à une utilisation plus efficace des moyens mis en oeuvre. Afin d'améliorer les performances du système, l'infrastructure est en voie de modernisation dans les ports, les zones industrielles, les terminaux, les gares de triage et les noeuds ferroviaires internationaux. Le matériel roulant participe à cette tendance. Dans ce dossier, nous avons évoqué le rajeunissement du parc de wagons. A cela, il faut ajouter le remplacement des locomotives de manoeuvre anciennes (en 1997) d'une part, et d'autre part - en priorité - une commande de wagons plats à l'usage du transport combiné et une autre de 200 wagons pour le transport d'automobiles.

B-CARGO s'imprègne d'un nouvel esprit commercial et industriel pour transporter plus et mieux. La rentabilité croissante du transport ferroviaire améliore les chances des autres investisseurs (commerce, services et production). ■

DOSSIER

Euromodal 92

Les 12 et 13 mars dernier, le deuxième congrès Euromodal consacré au transport combiné en Europe s'est tenu à Copenhague. B-Cargo News était présent pour donner à ses lecteurs, comme il y a deux ans à l'occasion d'Euromodal-Bruxelles, un large écho des débats.

Dans les pages qui suivent, nous centrerons notre attention sur les participants belges et, en particulier, sur la conférence de presse donnée par Etienne Schouppe (Président de la Communauté des chemins de fers européens, CCFE, et administrateur-délégué de la SNCB), Antoine Martens (administrateur-directeur Transport SNCB) et Louis Devillers (administrateur-directeur de B-Cargo).

De la séance d'ouverture, nous retenons quelques déclarations remarquables du Commissaire européen Karel Van Miert. Plus avant, nous évoquons les discussions des groupes de travail "Transport combiné au seuil du marché unique européen", "Transport combiné en Europe Centrale et de l'Est" ainsi que "Le tunnel sous la Manche". Et nous refermons le dossier sur les grandes lignes de la séance de clôture.



**Transport sans frontière,
moyens très souples: c'est la
chaîne multimodale**



Au seuil du marché unique européen



Deux ans après la publication du rapport AT Kearney sur les potentialités et les exigences du transport intermodal de marchandises (voir Informations SNCB 1/90), Euro-modal 92 a dressé à Copenhague un premier bilan de la période écoulée. Plus que lors de l'édition précédente, la tendance était cette fois à la recherche de solutions aux blocages politiques et pratiques. L'atmosphère était moins enjouée mais en même temps plus déterminée.

Les considérations optimistes du congrès de Bruxelles quant aux chances de croissance ont fait place au Danemark à des interventions plus critiques des participants. Mais comprenons nous bien. Toutes les personnes présentes ont confirmé leur conviction: le transport intermodal est un moyen pour trouver une solution aux problèmes urgents de circulation en Europe. Une série de facteurs freinent encore son développement optimal. Euro-modal 92 a permis de les examiner et de faire des propositions pour les éliminer.

Progresser à petits pas

Max Lehmann, président de la Commission Commerciale Marchandises de l'UIC, est entré dès le début du congrès dans le vif du sujet: "Malgré une croissance réjouissante ces dernières années, la part de marché du transport combiné reste relativement faible. La moyenne européenne se situe entre 4 et 5 %. Pourtant, cette part de

marché atteint déjà aujourd'hui environ 70 % sur certaines liaisons bien pensées comme l'axe transalpin suisse". Max Lehmann n'a pas caché que le transport combiné est encore souvent déficitaire pour les entreprises de chemins de fer (voir également "Un Dupont au prix d'un Bic"). La couverture des coûts est encore trop limitée. Selon Max Lehmann, "C'est un problème surtout parce que le développement exige d'énormes investissements, notamment en infrastructure, par exemple les terminaux, et en matériel roulant". Les seuls bénéficiaires du transport combiné ne permettent pas, dans les circonstances actuelles, de financer remboursements, intérêts et amortissements. C'est pourquoi la percée de cette technique de transport doit être soutenue financièrement par l'ensemble de la politique des transports. "Nous nous réjouissons que la Communauté européenne ait aujourd'hui perçu elle aussi le signe des temps et qu'elle semble prête à prendre ses responsabilités dans ce domaine", nous disait Max Lehmann.

Depuis la "Déclaration de Bruxelles", en 1990, les progrès du transport combiné ont, selon l'orateur, été rapidement freinés par des controverses nées entre la Direction Générale IV de la Commission Européenne et les entreprises de chemins de fer. Selon la DG IV, les entreprises concernées par le transport combiné étaient en contradiction avec les règles de la libre concurrence. "Cela a semé la confusion dans l'esprit d'une bonne partie de nos clients fidèles. A cela s'ajoute l'affaiblissement de la conjoncture. Tout ceci explique que, dans cette situation, la croissance du transport intermodal a été plus modeste que prévu".



Un nouveau partage des rôles

La tempête s'est cependant calmée et l'arrivée de l'éclaircie va permettre une nouvelle répartition des rôles et une réelle collaboration entre les différents partenaires. Selon Max Lehmann, il faut, concrètement, dans le futur immédiat:

- mettre sur pied un réseau de trains-navettes rapides qui, sans triage entre les terminaux, relie entre eux les principaux centres économiques d'Europe;
- entreprendre sans délai les grands investissements, surtout en infrastructure mais aussi en matériel roulant pour relancer la croissance des transports;
- augmenter la rentabilité du transport combiné par la hausse de la productivité et la maîtrise des coûts.



**Très respectueux de
l'environnement,
le train comprime au mieux
les coûts externes**

C'est surtout ce dernier point qui constitue un défi pour les entreprises ferroviaires.

Un calcul des coûts honnête

"La rationalisation et la maîtrise des coûts suffisent-elles pour couvrir les coûts de manière satisfaisante ? C'est toute la question", conclut Max Lehmann. Deux possibilités s'offrent au niveau politique. Soit le transport combiné nécessite un soutien financier direct de la Commission Européenne, soit on doit, pour chaque secteur de transport, tenir compte des coûts réels de la mobilité (voir l'encadré "Coûts externes"). L'orateur a nettement marqué sa préférence pour le second scénario, comme le feront d'autres intervenants après lui.

On n'a donc pas particulièrement mis l'accent sur les subventions, mais plutôt sur une prise en compte équitable et conforme au marché des coûts réels des transports. Ce thème est revenu dans diverses interventions, entre autres dans celles du commissaire Van Miert et des représentants de la SNCB. Le passé montre que les entreprises de chemins de fer et leurs partenaires doivent prendre leur destin en main, comme des entreprises de transport autonomes, tournées vers l'avenir. ■



Les coûts externes

L'estimation réaliste et équitable des coûts globaux par mode de transport n'est pas un exercice simple. Il faudra pourtant y arriver. C'est d'autant plus nécessaire si on veut pouvoir, à l'échelle européenne, tenir compte de façon équilibrée des coûts sociaux dans une perspective de politique des transports. C'est une condition sine qua non si on veut arriver à une concurrence équilibrée tenant compte des frais réels de chacun. C'est le principe posé par la Direction Générale IV de la Commission Européenne.

A l'occasion d'Euromodal 92, Mme Tefra de l'Université de Paris a évalué et comparé les "coûts externes" des différents types de transport.

Selon l'étude présentée par Mme Tefra, quatre types de coûts externes interviennent: les accidents, les embouteillages, la pollution atmosphérique et les nuisances acoustiques. Elle a fort justement souligné la difficulté de déterminer le niveau à partir duquel l'inconvénient peut être considéré comme un coût externe et de traduire ce type de coûts en valeur monétaire. Malgré cette précaution méthodologique, elle a pourtant abouti à des résultats intéressants qui éclairent et relativisent les frais d'investissement (mesurables) pour le développement du transport intermodal.

En ce qui concerne les coûts externes du transport routier de fret (accidents, embouteillages, nuisances acoustiques et pollution atmosphérique), l'étude distingue les transports: sur autoroute, sur route nationale et l'acheminement terminal routier. Les coûts sont chaque fois exprimés en ECU par 1.000 tonnes-kilomètres. Sur autoroute, ils varient entre 2,9 et 4,2 ECU (122 à 176 FB). Sur les routes nationales, ils se situent entre 8 et 10 ECU (336 à 420 FB) et le transport terminal sur de plus petites routes atteint 9,5 à 12 ECU (399 à 504 FB).

Les coûts externes d'un transport purement ferroviaire, indépendamment des axes de circulation, atteindraient 0,4 à 0,5 ECU (17 à 21 FB).

Le transport combiné n'élimine pas forcément les frais élevés du début et de la fin du transport. Néanmoins, les chiffres montrent que le gain social est important si l'on évite le transport à longue distance par autoroute ou route nationale. "Le transport combiné international mérite d'être pris très sérieusement en considération" estime Mme Tefra. "D'autant plus si les terminaux sont implantés judicieusement, de sorte qu'on économise également sur les transports terminaux". ■

La vision belge

Un Dupont au prix d'un Bic

Durant Euromodal 92, les trois hauts représentants de la SNCB - Etienne Schoupe, administrateur-délégué; Antoine Martens, administrateur-directeur Transport et Louis Devillers, administrateur-directeur de B-Cargo - ont rencontré des journalistes belges présents à Copenhague. B-Cargo News avait répondu présent à l'appel.

Comme leurs collègues dans des groupes de travail, les porte-parole de la SNCB ont adopté un langage clair. Les prix du transport terrestre ont été maintenus artificiellement bas. Les Etats ignorent ou ne tiennent pas assez compte des coûts externes et d'infrastructure à imputer au transport routier. De sorte que celui-ci peut établir des prix qui ne correspondent pas aux coûts sociaux réels. Cela conduit à une sorte de concurrence déloyale.

Une augmentation générale des prix va donc s'imposer et ne tardera pas à venir. Le commissaire européen au Transport lui-même affirme qu'il n'y a pas d'autre solution (voir article "Harmoniser les conditions de transport"). Pour les entreprises de chemin de fer, qui d'ailleurs améliorent systématiquement leur propre productivité, cela permettrait de mieux couvrir les frais du transport combiné.

Améliorer la productivité et les tarifs

La part du trafic intermodal dans le transport ferroviaire belge des marchandises (toutes relations confondues) atteint 10 %, à répartir en 2,7 % pour le ferroutage et 7,3 % pour les conteneurs. Cela dépasse la moyenne européenne. Mais la couverture des frais est aussi insatisfaisante chez nous. Il faut replacer cette constatation dans le contexte du contrat de gestion



Une activité dense profite à la rentabilité des terminaux

conclu avec l'Etat. Celui-ci précise que le transport de marchandises doit être autosuffisant. Les augmentations de productivité et les hausses de tarifs dans le cadre de l'harmonisation européenne des conditions de transport sont donc en Belgique aussi nécessaires qu'ailleurs. Louis Devillers résumait la situation de façon imagée: "Pour le moment, nous vendons un Dupont au prix d'un Bic".

Des centres de profit

Dans cette perspective rapprochée d'harmonisation européenne, la SNCB promet dès à présent le transport combiné. Un réseau de terminaux régionaux couvrira les besoins de tout le pays. Chaque terminal doit traiter annuellement au minimum 15.000 unités pour atteindre le point d'équilibre. Il faut franchir le seuil des 25.000 unités pour pouvoir envisager d'engranger de substantiels bénéfices permettant d'amortir les investissements initiaux. Actuellement, les terminaux des ports sont les seuls qui possèdent un potentiel satisfaisant. Comme le déclaraient les porte-parole de la SNCB, l'objectif est que chaque terminal devienne un "centre de profit" et couvre ses propres frais. L'équipement d'un terminal coûte en effet très cher. La construction d'une nouvelle installation à Anvers, par exemple, reviendrait, selon les options, de 600 millions à 1 milliard.

CCFE: le point de vue communautaire

Etienne Schouppe, en tant que président de la Communauté des Chemins de fer européens (CCFE, l'organisation qui regroupe les sociétés de Chemins de fer des 12 Etats-membres plus la Suisse et l'Autriche), a annoncé la position commune de son groupe face aux dispositions communautaires sur la libéralisation des transports selon la directive Van Miert. La déclaration commune de la CCFE comprend pour le moins "l'exigence fondamentale" d'une harmonisation des conditions de concurrence (voir également plus haut). Au centre de cette problématique se trouve l'Etat, qui devrait traiter les chemins de fer et le transport routier sur un strict pied d'égalité. Ainsi, l'aménagement et l'entretien de l'infrastructure devrait être à charge de l'Etat. Lorsque le transport routier participera équitablement aux frais de son infrastructure, on pourra à juste titre demander une compensation aux entreprises de chemin de fer pour leur utilisation de l'infrastructure ferrée.

La séparation comptable de l'exploitation et de l'infrastructure ne doit cependant pas éluder le maintien d'une responsabilité globale sur ces deux aspects. Des expériences concrètes de séparation totale (en Suède par exemple) se sont avérées négatives.

Alerte

Cela ne veut pas dire que l'infrastructure doit être exclusivement réservée à une seule société (nationale). Il est pensable de permettre à des entreprises ferroviaires privées d'accéder aux réseaux, mais uniquement sur la base de critères sérieux et en contrepartie d'un

dédommagement normal.

Toutes les entreprises ferroviaires acceptent le principe de la concurrence entre les formes de transport. Les sociétés de chemin de fer considèrent qu'elles sont particulièrement aptes à faire face au transport de navetteurs, au transport à longue distance de grands groupes de personnes comme de marchandises en vrac et au transport combiné. Elles estiment que leur mise en concurrence est possible dans certains cas, mais soulignent en même temps que la collaboration reste la base de leurs rapports. L'idée de construire une seule grande communauté d'intérêts du transport combiné à l'échelle européenne s'estompe pour faire place à des collaborations fondées sur des grands axes de transport.

Tout cela ne reflète pas seulement la position des Belges mais de toutes les entreprises ferroviaires d'Europe. Attentifs aux obstacles nés des turbulences du marché unique, elles sont fermement décidées à les surmonter rationnellement et efficacement. ■



Karel Van Miert (Commission Européenne)

Harmoniser les conditions de transport

Le Commissaire Européen aux Transports Karel Van Miert fut l'un des orateurs les plus remarquables de la première journée d'Euromodal 92. Karel Van Miert a annoncé un plan directeur pour le transport combiné et exposé les perspectives d'une harmonisation des conditions de transport.

"Les pays membres souhaitent de plus en plus que la Commission Européenne joue un rôle de coordination dans la politique des communications", a-t-il expliqué. Et d'ajouter cependant que le pouvoir de décision en matière de politique de transport reste une prérogative des Etats-membres. Pour éviter que notre système de transport aboutisse à un "infarctus de la circulation", le Commissaire veut donner la priorité au développement des voies navigables, du cabotage et des chemins de fer. "Ces moyens de transports doivent pouvoir absorber le futur transport de fret, sinon nous allons au devant de grosses difficultés".

Un plan directeur

Sur proposition de la Direction Générale VII (Transport), la Commission dévoilera sous peu un plan directeur en matière de transport combiné, basé sur les grands axes de circulation à développer en priorité. Des propositions concrètes seront faites dans les mois à venir. La Commission Européenne se préoccupe également, dans la foulée de l'accord de Maastricht, de la mise au point de l'infrastructure et de la standardisation de différentes techniques du système de transport intermodal. Ces deux postes pourraient bénéficier de moyens provenant des fonds structurels.

La Commission dispose, entre autres, de trois instruments pour stimuler le transport combiné: les



fonds régionaux, le nouveau fonds de cohésion et le fonds pour l'infrastructure des transports. Le Commissaire n'a pas pu énoncer précisément ce qui pourrait ou devrait être dégagé pour soutenir des initiatives publiques et privées. Il a bien mentionné, mais sans plus, le chiffre de 2 milliards d'ECU (84 milliards de francs) pour les besoins d'investissement, sans inclure les frais de terminaux.

Des propositions réalistes

Le coût du transport fut indubitablement l'un des sujets les plus discutés lors d'Euromodal. L'avis du Commissaire rejoignait celui de bon nombre d'autres intervenants prestigieux (voir également les articles "Au seuil du marché unique" et "Un Dupont pour le prix d'un Bic"). "Le transport routier deviendra plus onéreux après l'harmonisation fiscale, de manière à couvrir mieux les coûts externes et d'infrastructure. Dans certains pays, les

taxes sont très élevées, dans d'autres, elles sont quasiment inexistantes, mais compensées par le péage. Les différences varient dans un rapport de 30 à 1. Les taxes devront donc graduellement augmenter, non pas pour atteindre la moyenne actuelle, mais pour correspondre à un niveau représentatif des coûts. Si cela n'est pas mis en oeuvre d'ici la fin de cette année, certains Etats-membres devront prendre individuellement des mesures".

L'existence d'un rapport réaliste entre les prix du transport de marchandises par route et par chemin de fer placera le transport combiné dans une position normale de concurrence. Pour suivre, Karel Van Miert ajoutait que la libéralisation du transport par chemin de fer ne devrait pas engendrer trop d'insécurité pour les entreprises ferroviaires et les sociétés spécialisées déjà actives sur le marché. Pour finaliser ce projet, il faut maintenant s'efforcer d'arriver à un accord efficace. ■

Karel Van Miert, Commissaire européen, et Peter Langager, président de l'UIC: intérêt commun pour une bonne politique des transports

A l'Est, du nouveau

Suite aux développements politiques et économiques, la situation spécifique des communications à l'Est crée des possibilités de croissance insoupçonnées pour le transport combiné. Cette idée était le fil conducteur des contributions des experts polonais, tchécoslovaques, hongrois et est-allemands à Euro-modal 92.

Tous les pays concernés disposent d'un réseau de chemins de fer relativement développé et de terminaux intermodaux - pas toujours bien équipés... - à l'intérieur du pays et quelquefois dans les ports. La diminution du commerce entre les ex-membres du Comecon a pour conséquence une surcapacité des réseaux ferroviaires. Les besoins engendrés par l'accroissement des échanges de marchandises entre l'Est et l'Ouest ainsi que dans l'axe nord/sud-est doivent pouvoir être rencontrés dans la plupart des cas par le transport ferroviaire, et le transport intermodal en particulier. Il suffirait d'apporter des adaptations organisationnelles et techniques.

L'alternative

Dire que les gouvernements et les entreprises de transport marquent un intérêt plus qu'ordinaire pour le transport combiné n'est pas une grande révélation. Les routes nationales et les autoroutes n'offriront pas dans l'immédiat de réelle alternative: elles ne satisfont pas aux normes de l'Europe de l'Ouest. Les points de passage des frontières pour le transport routier ont une capacité insuffisante, ce qui provoque de longues files d'attente.

A l'exception peut-être des Allemands, les gouvernements de l'Europe de l'Est n'ont pas assez de moyens pour étendre, à court

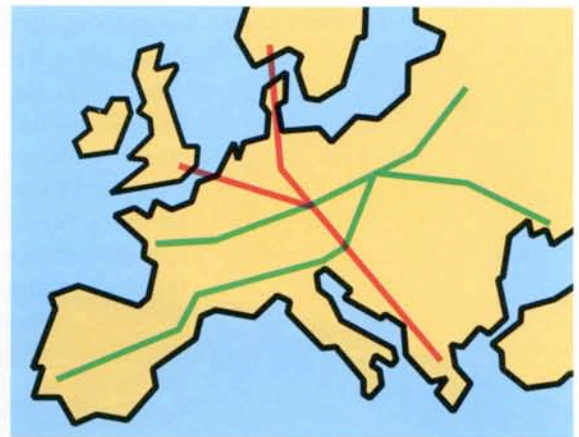
terme, leur réseau routier et l'adapter à la circulation moderne. Dans ce contexte, l'investissement lourd en soi dans les terminaux et le matériel roulant s'avérerait une solution raisonnable comparée à la construction accélérée et financièrement inabordable de routes.

Les porte-parole tchécoslovaques, polonais ou hongrois mettent expressément en avant l'argument écologique. Leurs opinions publiques envisagent avec suspicion l'extension de l'infrastructure de communications routières destinée au transport de marchandises. L'aménagement de nouvelles autoroutes provoquerait une vive opposition, un peu à l'instar de celle que vécit l'Europe de l'Ouest il y a quelques décennies. Certains gouvernements préparent du reste une législation draconienne sur le transport de marchandises: limitation du temps de conduite par chauffeur, interdiction du transport routier à certaines heures, le dimanche et les jours fériés, fixation d'une charge maximum par essieu, taxes sur le trafic routier, etc. Ces mesures visent l'harmonisation de la politique des transports avec celle de la Communauté Européenne.

La rationalisation de l'offre

Ces dernières années, les pays concernés ont également créé des entreprises spécialisées en transport combiné, associant régulièrement l'Etat et des entreprises privées. Chaque pays a travaillé différemment, mais tous expérimentent et rationalisent l'offre, souvent en étroite concertation avec les industries ferroviaires et les transporteurs ouest-européens. Pour des raisons évidentes, l'intégration de l'ex-RDA est la plus avancée. La Deutsche

Bundesbahn et la Deutsche Reichsbahn sont encore deux sociétés indépendantes. Mais elles proposent déjà une offre commune en transport combiné et modernisent les terminaux situés à l'Est. Les autres Etats ont déjà amélioré leur productivité et la qualité de leurs services. Ils investissent selon leurs possibilités, concentrent et redessinent leurs axes. On expérimente également partout des trains-blocs en transport combiné.



Selon les intervenants, l'avenir du transport intermodal ne se limite pas aux livraisons à partir ou à destination de leurs pays. Le transit sur les axes vers l'est-européen (Russie, Ukraine,...) et l'axe Nord-Ouest/ Sud-Est est également prometteur. "L'infrastructure et les possibilités existent pour la plupart, employons-les ensemble avantageusement" proposait Istvan Tomcsanyi, directeur de l'Hungarocombi. ■

Tunnel sous la Manche et transport combiné

Des possibilités insoupçonnées

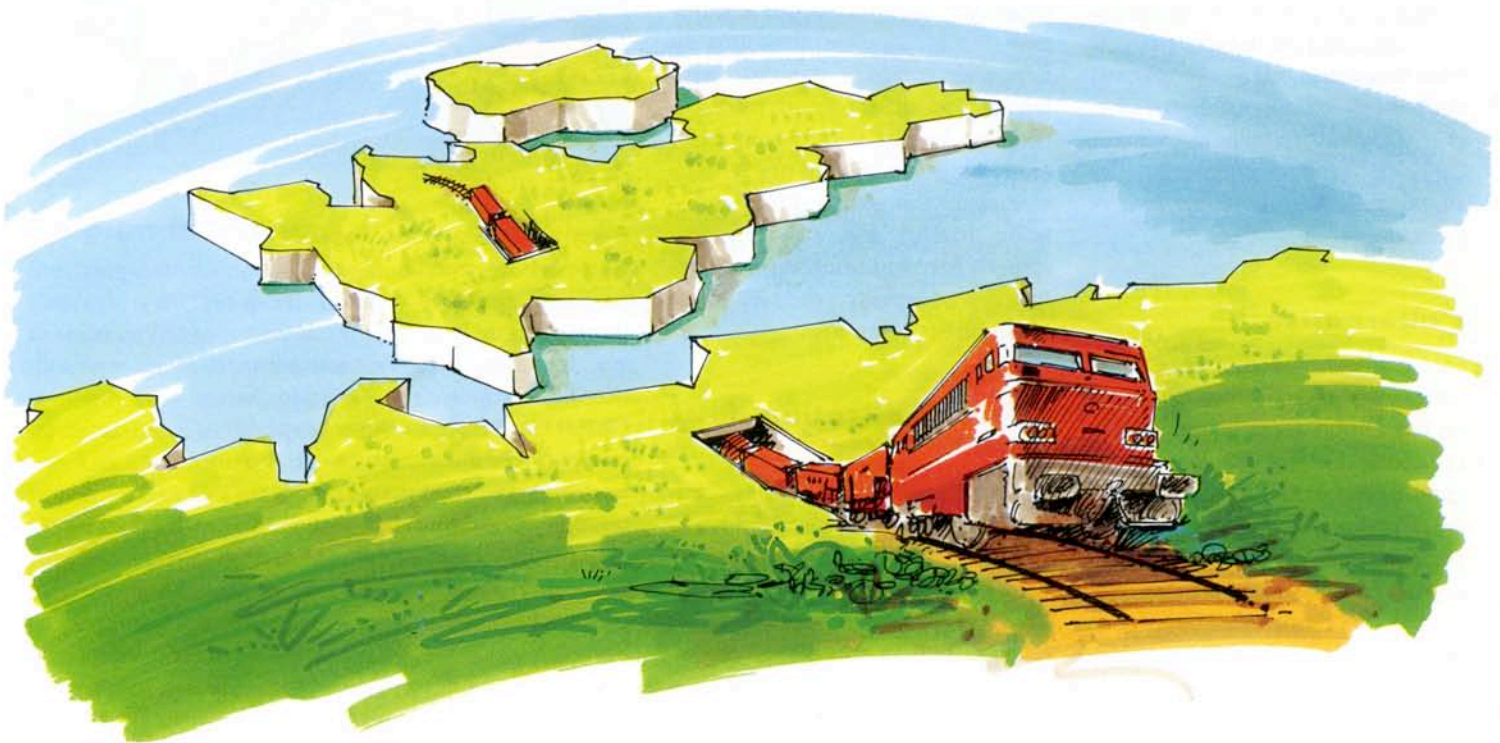
Le transport combiné fait partie de ces bonnes choses que le Tunnel sous la Manche apportera aux Britanniques. Albion découvrira ce transport qui, jusqu'ici, lui est presque inconnu.

Tant que la Grande-Bretagne était une île, il n'y avait en toute logique pas beaucoup de raisons d'y mettre sur pied un réseau de transport combiné. Conséquence de l'union européenne, le trafic international croissant a révélé les imperfections du réseau routier. Les grandes artè-

res britanniques sont encore plus surchargées que les françaises ou les allemandes. Selon Ralf Jahnke, président de la jeune Combined Transport Limited (CTL), le problème des communications menace la compétitivité des entreprises britanniques. Les transporteurs continentaux qui circulent au Royaume-Uni en subissent également les conséquences. Lorsque le Tunnel sous la Manche permettra la jonction avec le réseau ferroviaire européen, de nombreuses difficultés seront résolues.

Des temps de trajets réduits

Ralf Jahnke donne quelques exemples qui expliquent les gains économiques pour les entreprises. Il s'agit notamment du gain de temps obtenu grâce au transport combiné passant par le Tunnel. La liaison Manchester-Milan prend actuellement 60 heures par camion. En train, elle durera à peine 35 heures. Le trajet entre Londres et Munich tombera de 42 à 22 heures, celui de Birmingham à Vienne de 66 à 35 heures.



Une fois le Tunnel sous la Manche complètement en service, 35 trains pourront passer dans les deux sens, chacun d'une capacité de chargement comparable à celle de 40 à 50 camions et cela à une vitesse de 120 km/h. Ralf Jahnke n'exagère pas lorsqu'il déclare que "des possibilités énormes et inconnues" vont se dégager. Il vise une multiplication par trois de la capacité du transport d'ici 1996.

Les rapports de collaboration

La création de la CTL correspond à la nécessité de finaliser commercialement les demandes des clients potentiels. Née l'an passé, la CTL est une filiale commune de Novatrans et de Kombiverkehr, d'entreprises britanniques, de la fédération professionnelle des transporteurs anglais, de la SNCF et de British Rail. La nouvelle firme va développer le transport rail-route de et vers la Grande-Bretagne. Comme le disait Ralf Jahnke, "Il s'agira, en termes simples, d'étendre en direction du Royaume-Uni le réseau ferroviaire actuellement opérationnel sur le continent à partir de 180 terminaux".

Pendant ce temps, une joint-venture est née entre la SNCF, British Rail et Intercontainer. Comme le disait Jan De Haan, le directeur du marketing d'Intercontainer, "L'objectif de cette collaboration est de dépasser le simple stade de la circulation des trains ou d'achats communs de matériel". La joint-venture est chargée de l'organisation, de l'exploitation et du marketing du transport combiné Anglo-continental. Et Jan De Haan de souligner que l'entreprise se concentrera sur le transport de terminal à terminal. Elle n'a donc aucune intention d'empiéter sur le marché des expéditeurs et des entreprises de transport qu'elle considère comme des clients. ■

Le bilan...

Un optimisme raisonnable

L'humeur quelque peu euphorique d'Euromodal 90 a fait place, à Copenhague, au réalisme et au volontarisme (voir l'article "Au seuil du marché unique"). Peter Langager, hôte du congrès, président de l'UIC et directeur général des chemins de fer danois DSB, a dressé un bilan équilibré lors de la séance de clôture.

Il concluait ainsi: "Résumé brutalement, le problème des chemins de fer réside dans la faible rentabilité du transport combiné et surtout dans le manque de fonds disponibles pour investir au moment opportun en matériel et en infrastructure. Les solutions existent pourtant. L'harmonisation fiscale de l'Europe permettra l'émergence d'une concurrence loyale entre les entreprises de transports routier et ferroviaire, mises enfin sur pied d'égalité. Le transport combiné commence à être considéré comme une affaire d'intérêt public. Un plan européen d'infrastructure va être mis en oeuvre, assorti d'un soutien financier du fonds d'infrastructure européen. D'autre part, l'introduction d'une technologie bimodale nouvelle et la concentration des efforts sur des trains-blocs et navettes rendront le transport combiné plus attractif".

Alain Poinssot, président du comité UIC pour le transport combiné, rejoignait dans l'ensemble l'intervention de Peter Langager. Selon lui, "Après deux années difficiles, on voit le bout du tunnel". Il faisait bien sûr allusion au conflit qui a opposé les entreprises ferroviaires à la Direction Générale IV de la Commission Européenne. Un conflit portant sur le principe de libre concurrence à l'intérieur de la Communauté. "Il n'y a plus de dissension sur le fond de l'affaire. Nos arguments ont été compris". Et de

souligner l'énorme demande potentielle en matière de transport combiné et l'augmentation attendue des prix des transports. Ces deux éléments devraient conduire vers une solution à l'actuelle insuffisance de rentabilité. La concentration sur les axes économiques les plus importants et le cofinancement des investissements consolideront l'avenir du transport intermodal. ■

Collaboration de première classe

Du 12 au 15 mai dernier, la gare d'Anvers DS accueillait une exposition remarquable. Le loueur de wagons VTG Benelux et B-Cargo présentaient ensemble une sélection de leur matériel roulant. VTG dévoilait pour la première fois au public professionnel son tout nouveau wagon citerne pour huiles minérales.

B-Cargo exposait pour sa part des wagons destinés aux marchandises en vrac, des wagons pour charges palettisées, pour tôle en rouleaux, ainsi qu'un auto-déchargeur à toiture amovible. VTG, le spécialiste du wagon pour marchandises dangereuses, alignait divers types pour les transports de gaz, de produits chimiques et d'huiles, ainsi qu'un silo pour pulvérisants et deux tankconteneurs.

L'événement de l'exposition a été ce prototype de wagon citerne de 93 m³ destiné au transport d'huiles minérales (essence, diesel, fuel léger). Le wagon venait de satisfaire à la procédure d'immatriculation auprès des chemins de fer autrichiens et a rapidement été amené à Anvers pour cette première.

Selon Stefan Albert de VTG, 400 wagons de ce type seront construits. Une centaine d'entre eux seront immatriculés par la SNCB. Une partie de cette production en série aura toutefois une capacité un peu supérieure (95 m³) au modèle original. Cette série remplacera les wagons antérieurs datant, pour la plupart, des années 60 et 70.

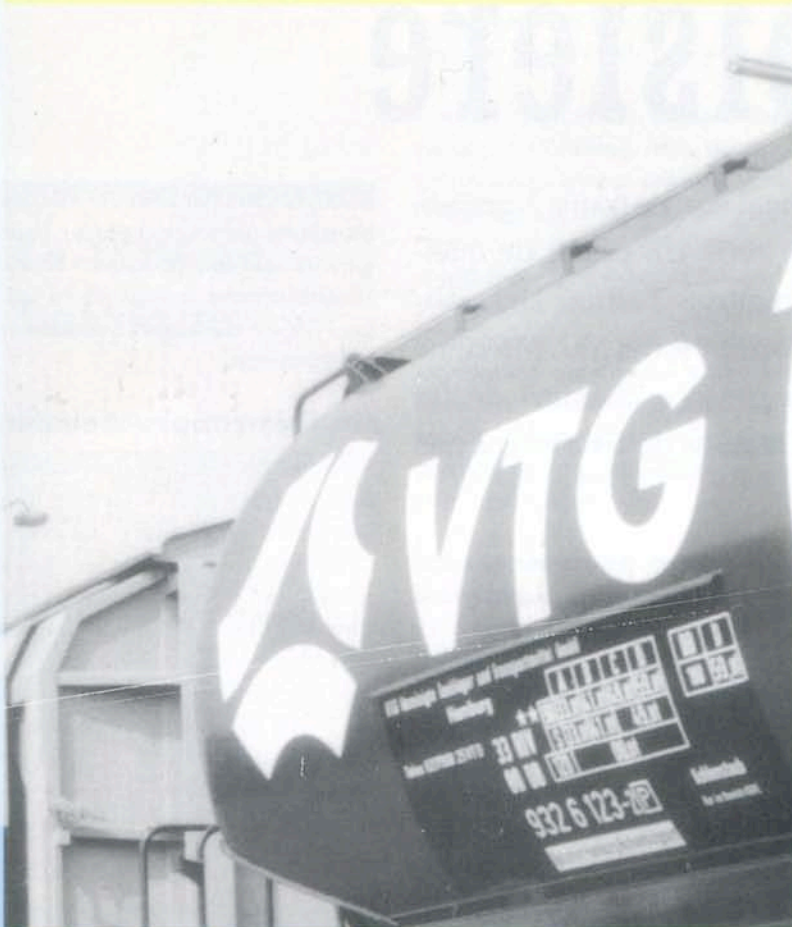
Parmi les caractéristiques marquantes, citons la charge maximale de

22,5 tonnes par essieu, le dessin propice à un déchargement complet et la vanne de mise à la pression atmosphérique. Grâce à une

plus grande pression d'épreuve (4 bar), le wagon permettra aussi le transport de produits chimiques légers.

En organisant cette exposition en commun, B-Cargo et VTG ont attiré l'attention sur les points forts de leur service commun: un très haut niveau de sécurité atteint grâce aux caractéristiques du système ferroviaire, la complémentarité entre le professionnalisme et une longue expérience du trafic international.





Le rail: prévention et réaction

armés pour combattre les effets de l'incident. Une analyse approfondie de tout incident - même celui qui n'aurait aucune suite regrettable - enrichit l'expérience et permet d'affiner les mesures de prévention et de réaction.

Un outil optimal

L'outil mis en oeuvre pour transporter des marchandises dangereuses est soumis plus encore que l'outil "ordinaire" à des règles draconiennes de conception, de contrôle et d'entretien. La résistance des matériaux utilisés, la fiabilité des dispositifs de chargement et de vidange - notamment en termes d'étanchéité - et la qualité des organes de roulement font l'objet, tant chez les constructeurs que de la part des entreprises ferroviaires, d'une attention toute particulière. Les règles de construction contraignent bien plus que dans tout autre cas. Et l'agrément par les réseaux est conditionnée par un cahier de charges des plus exigeant.

Dans les installations fixes, des méthodes particulières sont d'application pour la manutention et l'acheminement des chargements de marchandises dangereuses. Elles renforcent la prévention qui caractérise déjà le matériel tout en tenant compte des caractéristiques physiques et chimiques des matières chargées. ■

Le rail possède d'indéniables avantages dus à sa nature et à ses méthodes. Système technique automatisé, il offre un niveau de fiabilité aussi élevé que le permettent les équipements mis en oeuvre, l'organisation stricte et le professionnalisme de ceux qui lui donnent vie. L'équipement au sol et le matériel roulant répondent à des exigences de qualité garantant une grande prévention passive. L'organisation suit des règles conçues pour éviter toute situation porteuse de risque et à exclure tout impondérable; elle intègre les dispositions légales les plus contraignantes et un

ensemble de mesures qui portent l'exigence à un niveau encore plus élevé. La formation approfondie - et permanente - du personnel et le suivi attentif de tous les transports réduisent à l'infiniment petit la probabilité de carences humaines. C'est la prévention active.

Tous ces éléments forment à coup sûr le cadre de prévention le plus solide de tout le secteur du transport. Si l'incident survient malgré tout, quelle qu'en soit la cause, la réaction, très rapide et efficace, fait intervenir, outre les opérateurs de la technique ferroviaire, des partenaires plus spécialisés encore et bien

Le TGV en vitesse de croisière

Eurailspeed 92, premier congrès international sur les trains à grande vitesse, s'est tenu à Bruxelles du 27 au 29 avril. Un public de quelque 1.300 congressistes et environ 300 journalistes a afflué. Des politiciens influents, dont le Commissaire Européen Karel Van Miert, ne sont pas passés inaperçus. La Communauté des chemins de fer européens et l'Union Internationale des Chemins de fer avaient mis cette manifestation sur pied.

Quelque 30.000 km d'un réseau européen de grande vitesse sont planifiés d'ici l'an 2010, dont un tiers en site nouveau. La réalisation coûtera environ 120 milliards d'ECU (quelque 4.800 milliards de francs belges). Et 2.000 milliards seront investis dans le matériel. Ensemble, ces montants correspon-

dent à 0,1 % du Produit National Brut de tous les pays concernés. Pour sa part, la SNCB investit quelque 100 milliards dans les projets actuels de TGV. Il n'y a pas que les projets transfrontaliers et les sauts technologiques qui ont stimulé l'intérêt pour la grande vitesse. D'ici 2010, nous connaissons une

multiplication par deux du flux des transports par route et par air. Pour garantir la mobilité, il faudra accroître sensiblement la capacité du rail. Le TGV est donc aussi un chaînon indispensable.

Un lent rapprochement

En dépit du caractère international de la mobilité, le TGV est resté trop longtemps une affaire nationale. Cette manière d'aborder les choses a laissé des traces profondes. C'est dans les aspects techniques que les différences sont les plus significatives. L'Allemagne utilise un courant de 15.000 volts alternatif, la France 25.000 volts alternatif, la Belgique 3.000 volts continu, et la Grande-Bretagne 750 volts continu. Au

Bientôt, dans les paysages européens, un réseau de grande vitesse



Le TGV en Belgique

Début juillet 1994, le premier train à grande vitesse entrera en gare de Bruxelles-Midi. Toutes les deux heures, un TGV quittera Bruxelles pour Londres et vice-versa. Plus tard dans l'année, la cadence deviendra horaire. Les capitales britannique et belge ne seront plus distantes que de 3 heures 07. Quand la ligne nouvelle entrera en fonction - en juillet 1996 - la durée du voyage sera réduite à quasi 2 heures 30. Au même moment, le premier TGV fera la navette entre Paris et Bruxelles (1 heure 22). Sa course se prolongera plus loin vers Anvers-Amsterdam et Liège-Cologne via les lignes existantes. Les lignes nouvelles (ou aménagées) dans ces deux directions doivent être prêtes en 1998.

On prépare activement dès maintenant l'arrivée du TGV. La construction de l'atelier d'entretien de Forest progresse à grands pas. Les travaux du terminal de Bruxelles-Midi ont démarré. Les travaux pour la nouvelle ligne vers la frontière française débuteront dès que possible. Seul le tracé vers les Pays-Bas doit encore être déterminé précisément. On attend les propositions néerlandaises. ■

Royaume-Uni, le courant est capté par un "troisième rail", tandis que l'ensemble des autres pays ont opté pour une alimentation par caténaire et pantographe. Ajoutons à cela les différents systèmes de signalisation, l'écartement différent des voies en Espagne et le réseau de communication.

Une harmonisation n'est financièrement pas réalisable, mais des rapprochements sont possibles. L'Italie emploie pour son TGV la même tension que la France. L'Espagne a construit sa ligne nouvelle Madrid - Séville à l'écartement international. Pour prévenir les changements de locomotives ou d'autres arrêts aux frontières, le nouveau matériel est équipé de systèmes polycourant permettant une utilisation sur la plupart des lignes.

Une première en Belgique

Ce nouveau matériel sera expérimenté pour la première fois sur les lignes Londres-Bruxelles ou Paris (le Transmanche) et Paris-Bruxelles-Cologne ou Amsterdam (PBK/A). Grâce à la réalisation de ces deux trajets, le TGV traversera pour la première fois des frontières nationales. Actuellement, on prépare d'arrache-pied le matériel à prévoir pour les cinq pays. Pour les constructeurs, il s'agit d'un véritable tour de force. Les rames Transmanche exigent une attention extrême. Les chemins de fer français, belge et britannique en ont commandé 38. Quatre sont destinées à la SNCB, pour une valeur de 5 milliards de francs.

Haut rendement

La grande vitesse exige des investissements lourds. Heureusement, on peut espérer un excellent rendement sur la plupart des lignes. Certaines lignes TGV françaises enregistrent un rapport de 15 %. Dans les régions plus urbanisées comme la Belgique, il reste limité à un petit 7 % - sans aide de l'Etat ou de la Communauté Européenne - et

à quelque 9 % avec une aide des autorités. La demande d'intervention publique porte prioritairement sur les trajets qui ne produiront pas de bénéfice, mais qui sont d'un intérêt capital pour le développement d'une région ou pour assurer une mission de service public.

Le TGV est devenu une réalité incontournable pour les responsa-



L'alimentation électrique: un problème technique que les chemins de fer et les constructeurs surmontent au profit d'une mobilité à longue distance

bles politiques soucieux du maintien d'une mobilité effective. Il ne faut plus les en convaincre. Aujourd'hui, on est entré dans la phase des projets concrets. ■

L'avènement d'un TGV marchandises

"Un TGV marchandises rapportera deux fois plus qu'un TGV voyageurs", déclarait Alain Poinssot (UIC) au congrès Eurailspeed 92. C'est au sein du groupe de travail qui explore le marché des projets TGV que les projections les plus récentes concernant les progrès des transports furent annoncées.

En 1989, les investissements européens dans l'infrastructure des transports atteignaient à nouveau le niveau de... 1975. Pendant ce temps, le flux général des transports s'était accru de 50 %. Rien qu'entre 1985 et 1990, les transports ont augmenté en général en Europe occidentale de 20 % pour les marchandises et de plus de 21 % pour les voyageurs. Durant la même période, le transport routier montait de 28 % pour les marchandises et de 23 % pour les personnes. Le transport international de marchandises par route à l'intérieur de la Communauté Européenne croît annuellement de 10,5 %. Les investissements en matière d'infrastructures routières stagnent par contre à 5 % en dessous du niveau de 1975.

Alain Rathery, membre de la direction de la CEMT (Conférence européenne des Ministres des Transports), a fait part de ces données aux congressistes d'Eurail-

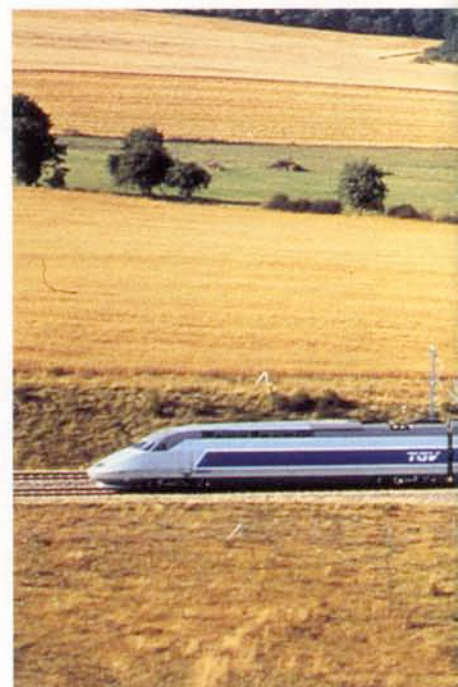
speed. Au milieu des années 80, la CEMT a réalisé deux études percutantes. La première donnait les prévisions des transports jusqu'en l'an 2000. La seconde examinait l'évolution des investissements. Au congrès, Alain Rathery a communiqué les chiffres actualisés. On peut en déduire que le rythme d'accroissement actuel nous fera atteindre le point de saturation sur route et dans les airs et ce dans le courant de cette décennie.

Pas de miracle

D'ici à l'an 2000, les prévisions les plus récentes annoncent une progression des transports routiers d'au moins 40 %. Avant 2010, ce trafic devrait avoir doublé. Le transport vers et à partir de l'Europe de l'Est sera multiplié par 8 ou 10. Parallèlement, d'ici 2015, il faut s'attendre au doublement du transport des personnes par route. Le parc automobile augmentera de

35 % d'ici 2010 dans les seuls pays de la Communauté Européenne. Durant la période 1990-2010, la croissance du transport des personnes vers l'Europe de l'Est sera de 600 à 800 %.

Dans moins de 20 ans, 18 à 30 % des principaux axes de communication routiers seront totalement saturés. L'extension du réseau routier se heurte au manque manifeste d'espace disponible. Le problème



des gaz nocifs à l'environnement devient quant à lui de plus en plus préoccupant. Toutes les études (objectives) promettent au transport ferroviaire un rôle beaucoup plus important. Mais selon Alain Rathery, il ne faut pas attendre de miracles: "Dans les zones les plus saturées, la réserve de capacité des chemins de fer est maigre. Son extension provoquerait également des problèmes d'espace".

Just-in-time

Toujours selon Alain Rathery, la solution doit pourtant passer par le transport ferroviaire. Ce ne sera possible que si le chemin de fer utilise tous ses atouts, le premier étant le réseau des trains à grande vitesse. Mais, pense Alain Rathery, même cette capacité restera insuffisante. En France, le TGV a assuré une diminution de 7 % du transport par route. Ce qui n'a pas permis de compenser l'augmentation du transport routier depuis 1985.

Alain Rathery plaide prioritairement pour un accroissement des capacités du transport de marchandises par rail: "Le flux des mar-

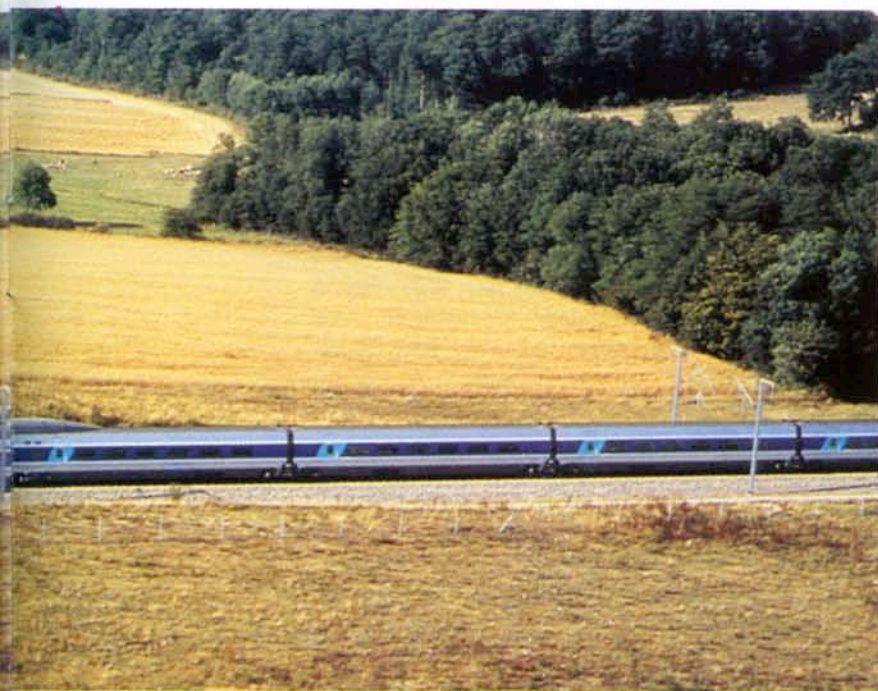
chandises ne doit pas seulement être plus rapide, il doit également être mieux approprié aux besoins de l'industrie." Bref, le chemin de fer doit s'intégrer dans l'organisation "just-in-time". Pour comprimer les coûts et renforcer la flexibilité, l'industrie travaille avec des stocks limités et des délais de livraison précis. Ce qui exige une organisation impeccable. Le moindre retard peut enrayer la mécanique. Les transporteurs doivent donc être à même de garantir un service de livraison parfaitement fiable et optimal.

Chargement express

Alain Poinssot, président de la commission Transport Combiné de l'Union Internationale des Chemins de fer, nous a décrit les avantages du réseau TGV pour le transport de marchandises. Les recettes d'un TGV-marchandises atteindraient plus du double de celles du TGV-voyageurs. Alain Poinssot pense d'abord à un réseau de transport express. A l'heure actuelle, ces transports se font par air pour les longues distances et par route pour

les courtes distances. Le TGV pourrait s'affirmer sur le marché prometteur des transports de moyenne distance, entre 300 et 1.200 km. Lors de son discours à Eurailspeed 92, le Commissaire Européen Karel Van Miert a lui aussi mis explicitement en avant les rôles complémentaires des transports aérien et ferroviaire.

L'entrée du TGV sur le marché express donnera peut être le coup d'envoi de la concurrence avec le transport aérien. Alain Poinssot met plutôt l'accent sur la complémentarité. Il est donc primordial pour le TGV-marchandises d'être relié aux aéroports les plus importants. Selon les termes du porte-parole de l'UIC, Bruxelles, Paris, Francfort et Roissy sont surtout concernés. Alain Poinssot a illustré sa démonstration en citant l'exemple de la récente collaboration entre la firme express DHL et les chemins de fer français et belges sur la ligne Paris-Bruxelles. "Une expérience pleinement satisfaisante", proclamait le conférencier. ■





TRAIN ET CAMION, PARTENAIRES PARFAITS.

Les Chemins de Fer Belges croient à l'expansion du transport combiné. Car, lorsque le rail et la route forment un partenariat, vos chargements ont une longueur d'avance.

En effet, le train et le camion se complètent parfaitement. Par exemple, les chargeurs sans raccordement peuvent, pour le transport des caisses mobiles européennes et des containers, profiter des atouts qu'offrent les trains: la rapidité et la sécurité, la grande capacité pour le transport sur les longues distances et une longue expérience. Quant au camion, son atout, c'est la flexibilité. Car il assure le transport au départ et vers le terminal ferroviaire. Mieux encore, il assure le transport de vos marchandises depuis

le centre d'une grande ville jusqu'au dernier village d'Europe.

En un mot, le transport combiné double les avantages. Résultat? Vous avez à votre disposition un transport efficace international de porte-à-porte.

Au sein des Chemins de Fer Belges, B-Cargo est une entité indépendante responsable du transport des marchandises. B-Cargo est donc votre partenaire par excellence. Mais, c'est aussi un partenaire qui met son savoir-faire à la disposition du transport combiné.

Désirez-vous en savoir plus sur les différentes possibilités que vous offre le transport combiné? Discutez-en avec votre transporteur ou avec votre représentant B-Cargo.



LA NOUVELLE VOIE DANS LES TRANSPORTS EUROPEENS.

B-Cargo dans votre région: 1000 Bruxelles - Tél: 02/ 219 00 40 • 6000 Charleroi - Tél: 071/ 60 23 60 - 60 23 87 • 7000 Mons - Tél: 065/ 32 23 65 • 4000 Liège - Tél: 041/ 23 17 13 - 23 63 13 • 5000 Namur - Tél: 081/ 25 23 63 • 6700 Arlon - Tél: 063/ 22 41 15 • 2018 Antwerpen - Tél: 03/ 233 02 68 • 3500 Hasselt - Tél: 011/ 22 32 65 • 9000 Gent - Tél: 091/ 22 71 00 - 41 23 60 • 8000 Brugge - Tél: 050/ 38 81 64 • 8500 Kortrijk - Tél: 056/ 22 00 49

Siège central B-Cargo: 1000 Bruxelles - Tél.: 02/525.26.48