

# INFORMATIONS S.N.C.B.

BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE DES CHEMINS DE FER BELGES



# 386

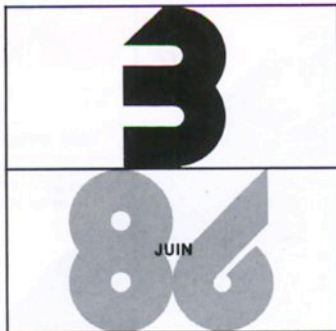
P.P.I. 7 45

5000 NAMUR 1

Publication mensuelle  
sauf les 1°, 4°, 7°, 8°  
et 10° mois



## TOP PLAN



La présente publication est faite sans préjudice des dispositions tarifaires et des horaires en vigueur ou de leurs modifications ultérieures.

Editeur responsable:  
M. Placke - Bruxelles

Rédaction:  
Rue Ravenstein, 36, bte 7  
1000 Bruxelles  
Tél. 02/525 36 35  
Conceptions: P. Funken, Bruxelles  
Impr.: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Membre **fppb**

Photos  
Cerfontaine: 7  
Van Roelerf: 10  
Derplan: 11  
Cordy: 12  
X: 2-3  
SNCB

## SOMMAIRE



### NOUVELLES B

Le trafic en wagons complets - résultats de l'année 85: 10-12  
Des reproductions d'art pour vos bureaux: 15



### TOP

Le bonheur des uns et des autres: 3  
Les raisons du Plan TOP: 4-6



### EPOQUE

Les Oscars et Grands Prix de l'emballage, promotion 86: 8-9



### TOURISME

Le trafic voyageurs en 1985: 7  
"Cabine 8", un nouveau concept de voyage: 14

## EDITORIAL

*L'année 1985 aura été marquée, en trafic ferroviaire, par deux éléments importants pour la SNCB.*

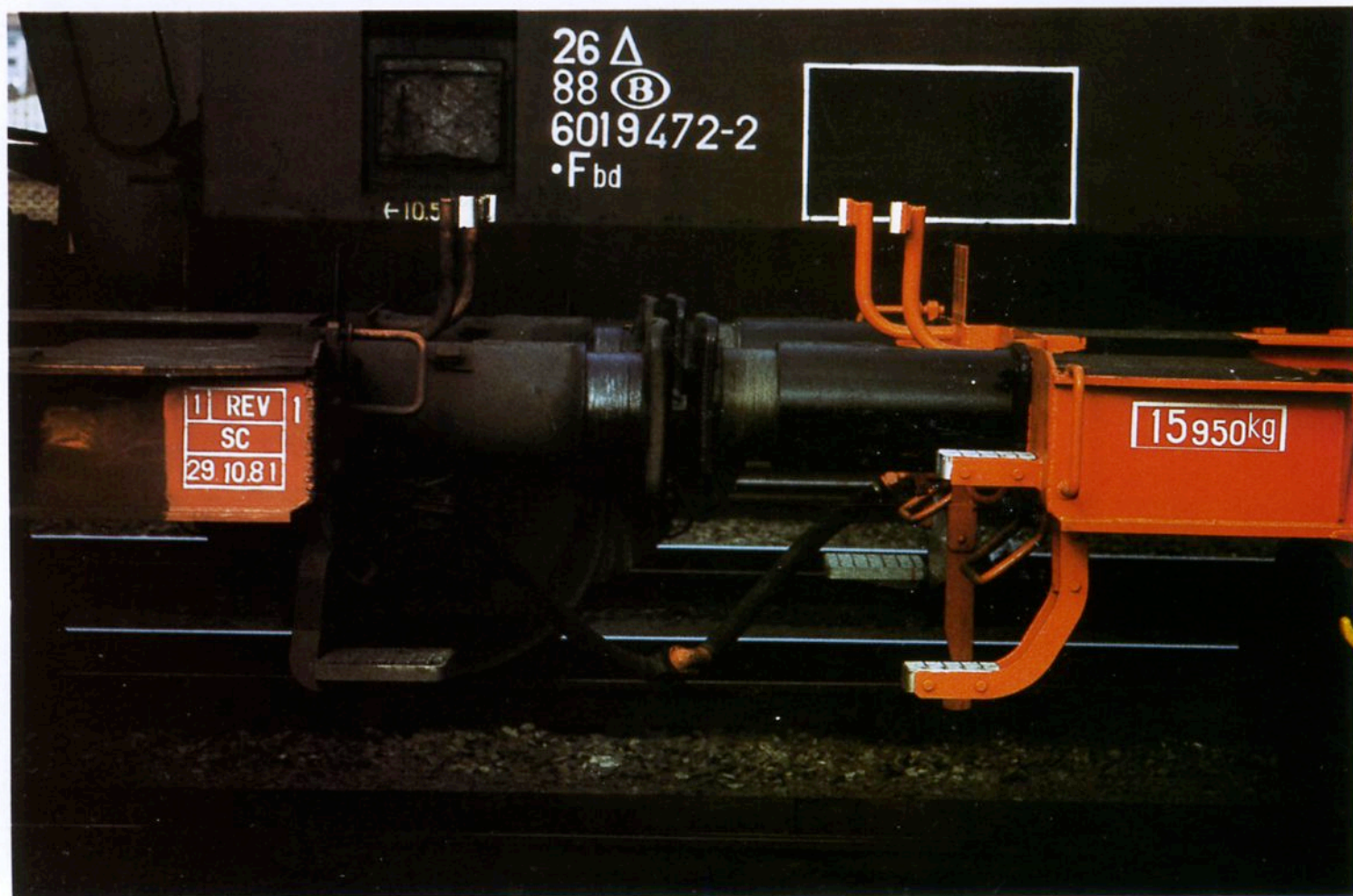
*En premier lieu, l'érosion de son trafic de voyageurs a été stoppée. Les statistiques annoncent un statu quo du nombre de voyages, et un allongement du parcours moyen. L'une des espérances formulées lors de la restructuration du trafic en juin 1984 est donc entrée dans les faits. C'est encourageant, car la fermeture de 232 gares et points d'arrêt au début de l'été 84 pouvait entraîner un glissement de clientèle vers d'autres modes de transport.*

*Parallèlement, la quantité de marchandises transportées par wagons complets a augmenté de plus de 2%, de même que la distance moyenne parcourue par les*

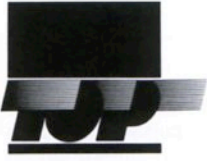
*envois. Si bien que le volume total en tonnes kilométriques présente une croissance de 4%. Les spécialistes tirent également de ces résultats des raisons d'envies l'avenir avec un enthousiasme lucide, car le plan de réorganisation du trafic qu'ils mettent en œuvre cette année devrait favoriser la poursuite de cette croissance.*

*Des raisons diverses peuvent être énoncées pour expliquer ce redressement progressif. L'une d'entre elles peut être particulièrement retenue: la pratique d'une approche nouvelle du marché afin d'adapter l'offre ferroviaire à une demande en évolution constante.*

*L'aggiornamento du chemin de fer (ses restructurations IC-IR et TOP) est une démarche qui doit lui permettre d'occuper sur le marché des dix dernières années du siècle une place digne de son expérience et de ses potentialités.*



# Plan TOP: le bonheur des uns et des autres



Le Plan TOP, appliqué dès le 1er juin, et dont nous avons donné les détails dans notre précédente édition, devrait permettre de commercialiser des produits qui ne le sont pas actuellement. Des ventes spot, par exemple.

Il valorisera deux éléments. D'abord un élément technique: puisque le produit sera de qualité, la SNCB entreprendra une démarche de contact, pour montrer cette qualité aux expéditeurs. Il valorisera aussi les avantages économiques. Les gains substantiels dans les coûts de production permettront de proposer au marché des prix plus attractifs.

Les transports pour l'industrie lourde correspondent à 50 millions de tonnes par an. Pour l'industrie dite légère, la SNCB trans-

porte 20 millions de tonnes environ. Dans le trafic pour l'industrie lourde, la SNCB détient une part de marché de l'ordre de 50%. Pour l'industrie légère, la part dépasse à peine 6%.

Ce dernier créneau représente un disponible transportable de 350 à 380 millions de tonnes. La SNCB vise à augmenter de 1% sa part de ce marché dans les trois années à venir. A conjoncture constante, cela correspond à une croissance de 3,5 millions de tonnes. L'agro-alimentaire est un des secteurs visés en particulier. La chimie en est un autre. Là, le Plan TOP présentera une bonne réponse à la demande de transports. Les quantités sont plus réduites, les fréquences d'expédition irrégulières ou alléatoires,

le nombre de clients plus grand, les produits de plus grande valeur, les stocks quasi inexistants, les relations multiples et fort dispersées géographiquement. En outre, ces secteurs recourent à du matériel spécialisé (et cher) dont la vitesse de rotation constitue un élément important du coût.

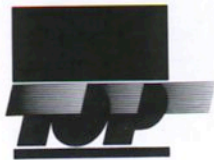
Dans une première phase, le Plan TOP apportera des économies de production. Ensuite viendra la phase d'adaptation tarifaire dans les segments où la SNCB n'est pas compétitive sur ce plan à l'heure actuelle.

A terme, lorsque la SNCB aura convaincu une clientèle nouvelle - ou sceptique - de la valeur de son offre, et' proposé des prix

mieux adaptés au marché (ce qui lui autorisera la compression de ses coûts de production), les résultats de trafic devraient reprendre une courbe ascendante.

Le bénéficiaire du Plan TOP ne tombera donc pas seulement dans l'escarcelle de la SNCB: la clientèle en cueillera aussi les fruits. Et c'est bien ce que les chemins de fer belges ont recherché en réorganisant leur trafic de marchandises par wagons complets isolés. Car l'adage qui dit que "le bonheur des uns fait le malheur des autres" ne se vérifie pas ici: le transporteur et ses clients tireront leur bonheur de cette opération. Et le malheur sera peut-être pour ceux qui n'y auront pas cru.





# LES RAISONS DU PLAN TOP

Le Plan TOP n'est pas le résultat d'un coup de tête concrétisé en quelques mois. Il est, au contraire, le fruit d'une réflexion menée dès la fin des années 70, d'une étude conclue par des propositions concrètes, et d'une application de ces propositions dans toutes les facettes de l'activité de transport ferroviaire de marchandises.

Un petit nombre de données statistiques permettront de voir très nettement sur quelles bases les spécialistes se sont appuyés et quels éléments ont déjà été "travaillés" avant qu'une nouvelle organisation des acheminements appliquée à un nouveau profil des infrastructures puisse entrer dans les faits avec de bonnes chances de concourir aux objectifs posés.

## La part de marché de la SNCB

Il y a deux manières de mesurer l'ampleur du marché sur lequel la SNCB opère. Ou bien nous prenons en considération tout le disponible transportable, ou bien nous écartons tout ce qui est transport pour compte propre, ne retenant alors que le volume des marchandises à transporter pour le compte de tiers (ce qui est bien le cas de la SNCB).

Des données récoltées, nous pouvons conclure ceci :

★ la SNCB prend en charge près d'un quart des transports pour compte de tiers, mais sa part de ce marché s'est rétrécie en l'espace de 15 ans;

★ la part du transport routier, proche des deux tiers du disponible transportable total, tombe en-dessous de 50% lorsqu'on exclut le compte propre. Mais même dans ce cas, elle marque une progression;

★ la compétitivité croissante du transport routier ne fait aucun doute. Des 30,5 millions de tonnes à transporter pour des tiers qui se sont ajoutées au potentiel depuis 1970, c'est lui qui a emporté la part du lion.

Si l'on examine de plus près - secteur par secteur - les transports pour compte de tiers, on observera que des tonnages parfois

importants ont, au cours des 15 dernières années, glissé d'un mode de transport aux autres. C'est le cas, pour ce qui concerne les chemins de fer, dans les secteurs des matériaux de construction, des engrais et des produits "divers", là précisément où le trafic est réalisé le plus souvent en wagons isolés.

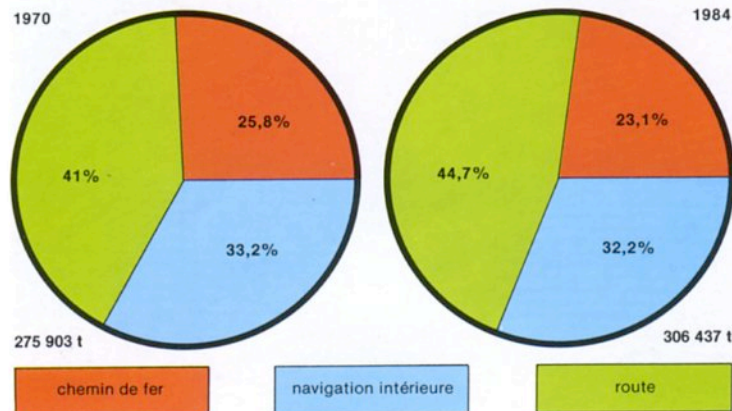
Le volume acquis par la SNCB n'a quasi pas varié, mais dans un marché en croissance de 11% environ, il est clair que des trafics nouveaux ont totalement échappé au rail, le bénéfice revenant à la voie d'eau (fortement aidée par de grands travaux) et princi-

palement à la route (elle aussi appuyée par un développement considérable des infrastructures). Dans des conditions de concurrence équitables, il est probable que la SNCB aurait pu espérer limiter l'érosion de sa part. Mais elle n'aurait pas pu suivre entièrement le rythme de croissance totale: sa compétitivité souffrait de maux techniques, qui rendaient la structure et les méthodes inadéquates aux contingences nouvelles.

## Evolution globale

Trafic pour compte propre	inclus				exclu			
	1970		1984		1970		1984	
	1.000 t	%	1.000 t	%	1.000 t	%	1.000 t	%
	71.171	14,9	70.832	15,0	71.171	25,8	70.832	23,1
	91.565	19,2	98.687	20,9	91.565	33,2	98.687	32,2
	315.262	65,9	301.776	64,1	113.170	41,0	136.918	44,7
	477.998	100,0	471.295	100,0	275.903	100,0	306.437	100,0

## Trafic pour compte propre exclu



## Evolution sectorielle (en %) - Compte propre exclu

Nature des marchandises	Parts de marché					
	1970	1984	1970	1984	1970	1984
Produits agricoles et animaux vivants	12,0	13,4	41,0	38,0	47,0	48,6
Denrées alimentaires et fourrages	7,5	7,5	31,3	29,7	61,2	62,8
Combustibles minéraux solides	53,8	58,0	29,5	21,3	16,7	20,7
Produits pétroliers	5,9	10,4	73,7	74,6	20,4	15,0
Minerais et déchets pour la métallurgie	74,4	67,5	20,3	26,9	5,3	5,6
Produits métallurgiques	47,8	52,1	31,2	28,1	21,0	19,8
Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	8,2	4,2	29,7	27,8	62,1	68,0
Engrais	34,7	14,5	36,2	48,0	29,1	37,5
Produits chimiques	15,7	17,4	53,3	42,0	31,0	40,6
Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales	31,0	23,8	6,9	8,2	62,1	68,0
<b>TOTAL</b>	<b>25,8</b>	<b>23,1</b>	<b>33,2</b>	<b>32,2</b>	<b>41,0</b>	<b>44,7</b>

## Une première vague

### Installations ouvertes au trafic de marchandises par wagons complets

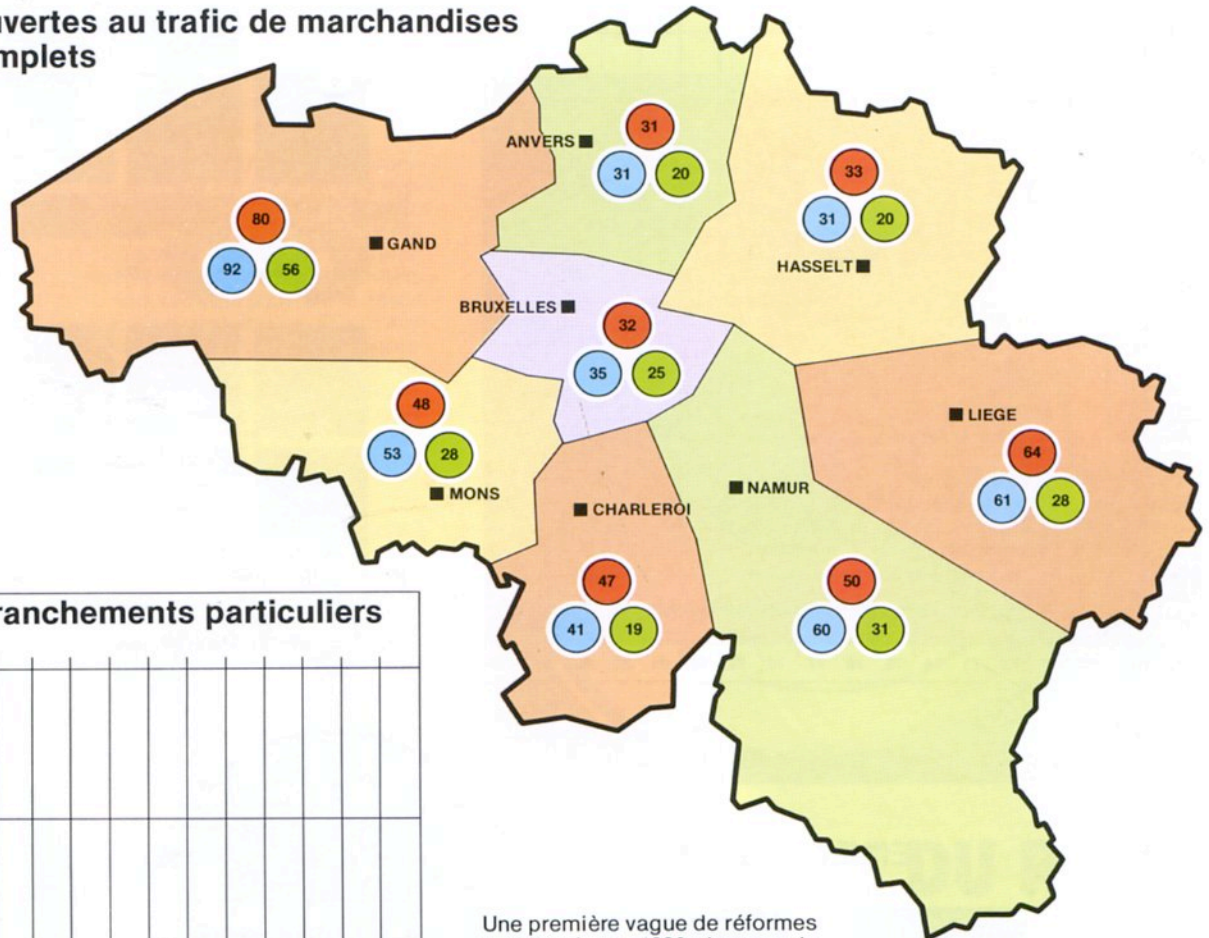
installations ouvertes au trafic situation au 1.1.85

total 385

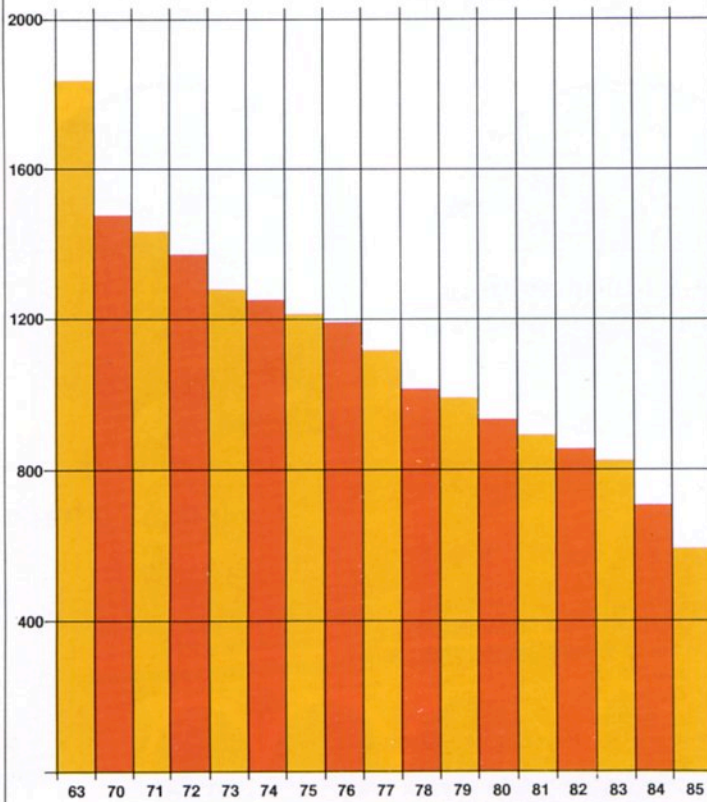
cours à marchandises

total 404

avant restructuration 227



### Nombre d'embranchements particuliers



Une première vague de réformes a débuté en 1982, lorsque la SNCB a, groupe d'exploitation par groupe d'exploitation, aligné ses installations sur des normes de rentabilité plus raisonnables. Un certain nombre de cours à marchandises ont été fermés au trafic: leur activité n'atteignait pas un niveau suffisant pour couvrir leur coût d'exploitation. Au total, 177 installations de ce genre ont été supprimées, et leur trafic reporté sur des cours mieux adaptés aux besoins, et dont le trafic devenait alors plus rentable.

Notre carte de Belgique montre la situation avant et après restructuration pour les huit groupes d'exploitation du réseau. Il ne s'agit pas d'une situation figée: des modifications du trafic peuvent amener des aménagements.

On pourrait par exemple procéder à la réouverture d'une cour fermée, sur base contractuelle, pour la réalisation d'un trafic régulier pour un client déterminé.

De même, le nombre d'embranchements particuliers n'a cessé de diminuer. En 15 ans, plus de la moitié d'entre eux ont disparu. Et le mouvement s'est poursuivi en 1984, touchant les embranchements à très faible utilisation, et dont la desserte est donc peu rentable.

## La modernisation

Si la longueur totale du réseau a considérablement diminué en une quinzaine d'années, la part des lignes électrifiées a suivi la tendance inverse. A l'heure actuelle, plus de la moitié des lignes en service sont sous tension. C'est un effort de modernisation important. Le passage à la traction électrique s'accompagne d'une augmentation des vitesses autorisées et d'une diminution sen-

sible de la dépendance à l'égard de sources énergétiques fluctuantes.

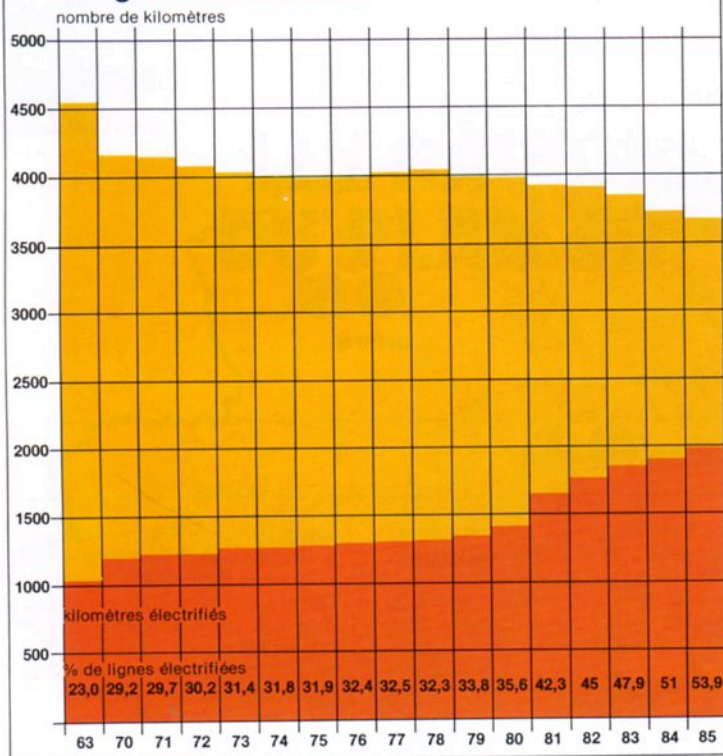
L'effort de modernisation a porté aussi sur le matériel roulant. L'effectif total des wagons de la SNCB a été comprimé. Il est aujourd'hui mieux adapté aux besoins du trafic. On relève dans les chiffres deux éléments remarquables. D'une part, la proportion-

de wagons spéciaux a plus que doublé; ce matériel très spécialisé et très moderne constitue à présent plus d'un tiers du parc total. Et il ne s'agit là que des wagons "réseau", auxquels on peut ajouter les unités spécialisées proposées par les sociétés de location. D'autre part - et c'est sans doute un corollaire de ce qui précède - la capacité moyenne d'un wagon est passée, en une

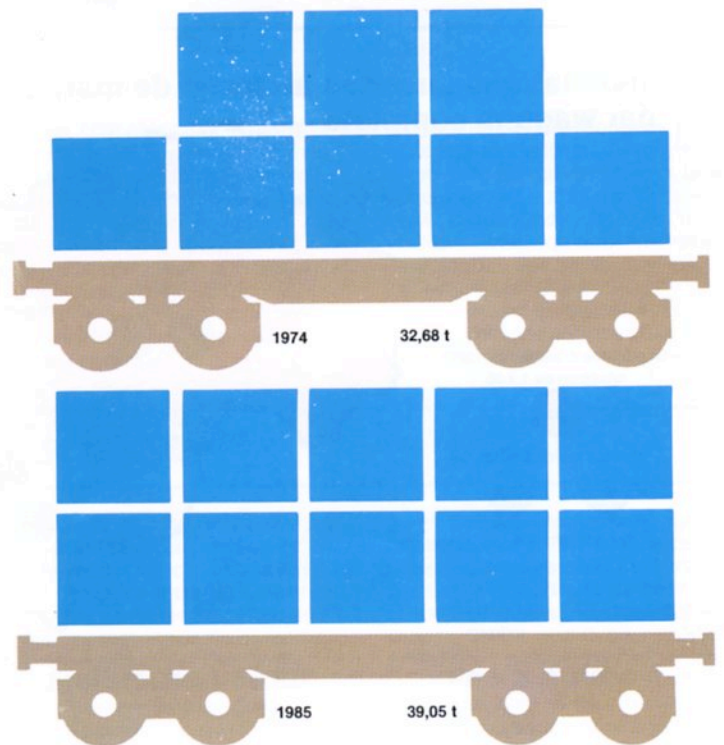
dizaine d'années, de 32 à 39 tonnes. La rentabilité y gagne.

Et la pratique du trafic prouve qu'il s'agissait d'une bonne mesure: le chargement moyen d'un wagon est passé, pendant la même période, de 31 à 39 tonnes. On peut en conclure que la SNCB dispose d'un parc assez bien adapté aux nécessités.

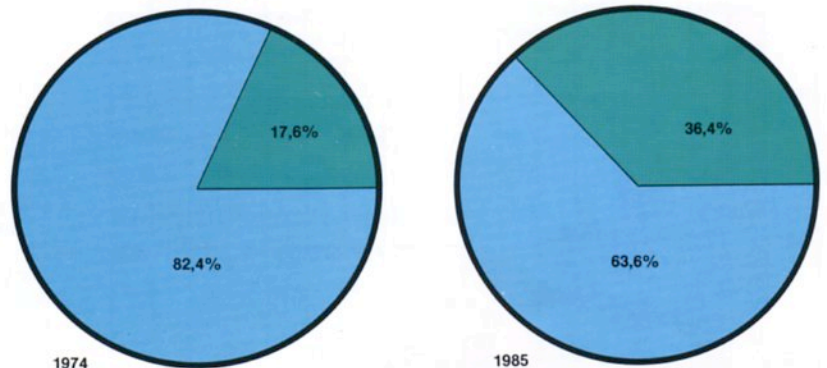
## Longueur du réseau



## Capacité moyenne d'un wagon



## Effectif des wagons



## Le trafic international

La Belgique est un pays particulier. Un pays de petites dimensions, où l'une des caractéristiques du chemin de fer, sa compétitivité à distance moyenne, pourrait être un handicap. C'est aussi un pays doté de ports bien équipés, performants, à forte implantation ferroviaire. Ceci compense l'exiguïté, et détermine fortement la part internationale dans le trafic total de la SNCB. Cette part dépasse les 50%. Elle a sensiblement augmenté depuis les années 60, et elle augmentera encore, comme c'est le cas à l'heure actuelle dans les réseaux voisins (français et allemand en particulier) où elle était relativement faible dans le passé.

Le Plan TOP comprend un important volet international. D'une part, la SNCB entend négocier avec ses voisins l'instauration de pratiques susceptibles d'améliorer la rapidité et la fiabilité des acheminements. D'autre part, elle

va mener auprès de sa clientèle une campagne intensive de sensibilisation aux problèmes douaniers et administratifs. Dans la plupart des cas de trafic international, l'accomplissement des formalités douanières est en effet un élément déterminant du délai d'acheminement. Les facilités offertes par l'Administration des Douanes aux expéditeurs et aux destinataires qui réalisent un seuil minimal de trafic par wagons complets sont trop peu connues. Bien utilisées, elles peuvent rendre le transport ferroviaire très compétitif sur le plan des délais. Elles sont d'ailleurs une condition sine qua non pour bénéficier des avantages de délai garanti que les réseaux lanceront sur le marché après les grandes vacances.

## Evolution du trafic

- 1: Année
- 2: Tonnage total (en milliers de tonnes)
- 3: Part de trafic international (exportation + importation terrestre, transit terrestre + maritime)
- 4: Trafic total (en millions de tonnes-kilomètres)
- 5: Parcours moyen d'une tonne (en kilomètres)
- 6: Chargement moyen d'un wagon (en tonnes)

1	2	3	4	5	6
1960	60.835	47,5	6.303	103,6	21,7
1970	71.171	47,9	7.816	109,8	26,1
1974	82.092	47,1	9.146	111,4	30,9
1978	63.187	49,0	7.119	112,7	33,9
1979	73.879	52,7	8.535	115,5	34,4
1980	71.063	51,7	7.999	112,6	34,6
1981	69.636	48,7	7.528	108,1	35,8
1982	62.401	47,8	6.788	108,7	36,5
1983	63.305	49,1	6.870	108,5	37,5
1984	70.832	51,2	7.905	111,5	38,6
1985	72.405	52,5	8.254	113,9	39,1



Les recettes, elles, ont augmenté sensiblement, malgré un freinage des compensations versées par l'Etat pour les charges particulières que le chemin de fer est contraint de supporter. La couverture des coûts par les recettes est passée de 33,7 à 34,8%, ce qui représente un léger progrès.

### Billets

En unités de trafic (voyageurs-kilomètres), on observe une évolution quasi uniforme en trafic intérieur et en trafic international (+1,5% et +1,6%). L'évolution est plus favorable pour les billets à plein tarif, qui couvrent le mieux le coût d'exploitation. Quant aux billets à prix réduits, ils régressent en trafic international et l'on observe le statu quo en trafic intérieur. Une précision quand-même: les tarifs réduits restent majoritaires en trafic international.

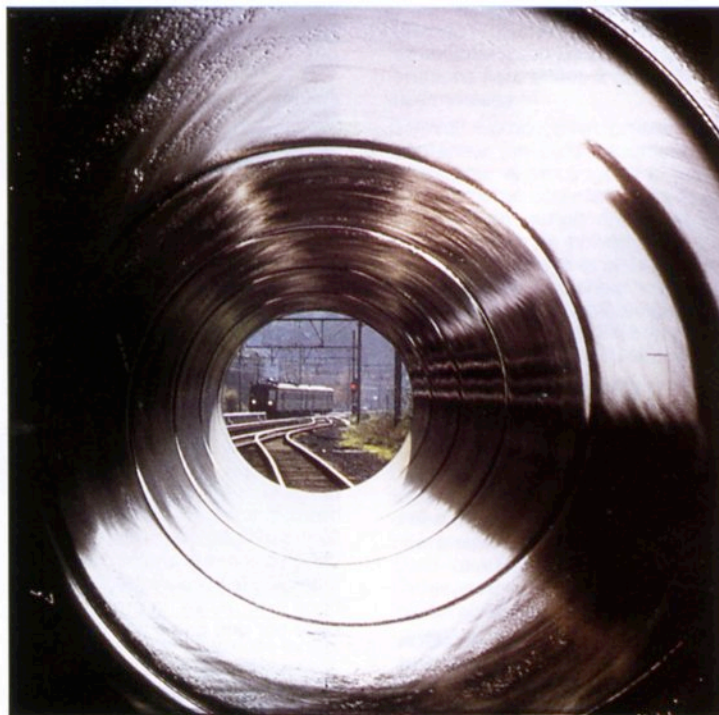
Quelques résultats particuliers à mentionner:

- ★ les trafics correspondant aux grandes manifestations - visite du Pape, cent cinquantième des chemins de fer, journée TTB... - ont été productifs en 1985: leurs résultats sont de 96% supérieurs à ceux de 84;
- ★ beau progrès aussi des ventes de billets "un beau jour à": +19%; ce qui confirme les ob-

Les statistiques du trafic voyageurs pour 1985 appellent quelques commentaires.

Après la grande restructuration du trafic lancée en juin 1984, les responsables commerciaux de la SNCB étaient très attentifs à l'évolution du trafic pendant la première année complète d'exploitation sous régime IC/IR. Les statistiques leur ont montré que le repli qui frappait le trafic depuis quelques années semble avoir été arrêté.

Le nombre de voyageurs transportés se situe à peu près au même niveau qu'en 1984 (+0,3%) mais le volume de trafic, en voyageurs-kilomètres, s'est accru de 2%.



## TRAFIC VOYAGEURS EN 1985: LA FIN DU REPLI



servations faites depuis plusieurs années: le tourisme d'un jour s'avère une alternative de plus en plus répandue aux périodes de vacances plus longues et donc plus lourdes dans un budget familial.

Le trafic qu'on peut appeler "réductions imposées" - invalides de guerre, VIPO, familles nombreuses - accuse quant à lui un recul généralisé.

### Abonnements

C'est le statu quo en nombre de voyageurs, mais avec un progrès de 2,3% en voyageurs-kilomètres et aussi un progrès en recettes.

Presque tous les trafics sont en augmentation:

- ★ abonnements ordinaires à parcours limité: +0,3% en vkm;
- ★ abonnements réseau: +2,3% en vkm;
- ★ B-Tourrail et abonnements réseau 16 jours: +9,5%;
- ★ abonnements scolaires: +5,7%;
- ★ abonnements sociaux 1/3 mois: +5,9%.

Font exception: les abonnements hebdomadaires (-5,4%) et administration (-3,9%).

La distance moyenne parcourue par les voyageurs est passée de 43 km en 1984 à 43,7 km en 1985.

L'occupation des trains s'est améliorée sans discontinuer depuis juin 1984 sur les relations IC J (Mouscron - Liège) et F (Knokke/Blankenberge - Genk/Maastricht) et sur les relations IR e (Anvers - Louvain - Landen), d (Anvers - Neerpelt), f (Turnhout - Courtrai), i (Grammont - La Panne) et k (Saint-Nicolas - Louvain). Et à partir de février 1985, la tendance du trafic s'est inversée favorablement sur les relations IC A (Bruxelles - Amsterdam), C (Anvers - Mouscron), E (Ostende - Rosendaal), H (Gand - Bruxelles - Namur), K (Anvers - Bruxelles - Charleroi) et IR h (Gand - Bruxelles - Lokeren) et o (Schaerbeek - Binche). A première vue, on peut donc conclure que les effets de la restructuration IC/IR a commencé à porter des fruits.

# LES OSCARS DE L'EMBALLAGE,

## Oscar dans le groupe "emballages de distribution"

Un distributeur de granules homéopathiques (breveté UNDA)

Présenté par la firme Plastiflac (à Dison), ce distributeur est conçu de telle manière qu'il permet la distribution des granules un par un. Le granule une fois sorti du tube intérieur se trouve dans le capuchon transparent et est facilement disponible. Le distributeur offre une conservation parfaite du médicament grâce au tube intérieur en verre, à la qualité particulière du matériau utilisé, ainsi qu'au filtre orange incorporé à la matière du capuchon et destiné à éviter toute altération par la lumière. Il présente de nombreux avantages, parmi lesquels sa facilité d'utilisation, la précision du décompte des granules, la sécurité d'emploi, la préservation des pollutions extérieures, la protection efficace par une gaine anti-chocs.



Le 12 avril, dans le cadre du salon professionnel Propack, l'Institut Belge de l'Emballage a remis officiellement ses Oscars et Grands Prix de l'Emballage. Les quatre lauréats belges, dont un primé deux fois (il reçoit, outre un Oscar, le Prix du Ministre des Affaires Economiques), méritaient bien une présentation dans une revue de transport: on sait quelle importance l'emballage peut avoir lors de l'acheminement des marchandises. Voici donc, avec les commentaires appropriés du jury de ce concours, le panorama de la promotion 86 des Oscars et Grands Prix de l'Emballage.

## Oscar dans le groupe "accessoires d'emballage"

Un procédé photographique pour embellir les emballages (brevet Heidia International)

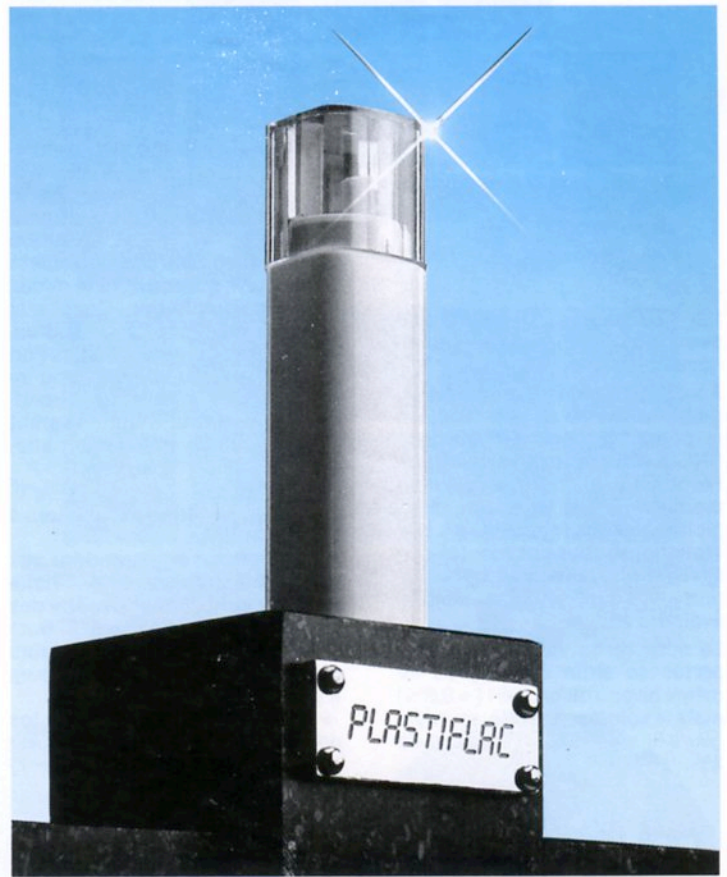
Sedopack (à Denderwindeke-Ninove), qui présente ce procédé, développe une photo d'une épaisseur très faible (30 microns) à partir d'un négatif ou d'une diapositive. La photo (auto-collante) est collée (laminée) sur l'emballage, et de ce fait convient très bien pour les matériaux display. D'un excellent rapport qualité/prix, ce procédé constitue un bon moyen de substitution pour remplacer l'impression offset surtout pour de petites quantités: il évite sélection de couleurs et frais de clichés.

En longueur, la dimension de la photo n'est pas limitée. En hauteur, elle ne peut dépasser 1.200 mm. La photo résiste à l'eau et à la chaleur, et elle ne se décolore pas. Sedopack peut honorer les commandes dans les 24 heures.

## Grand Prix dans le groupe "emballages de distribution"

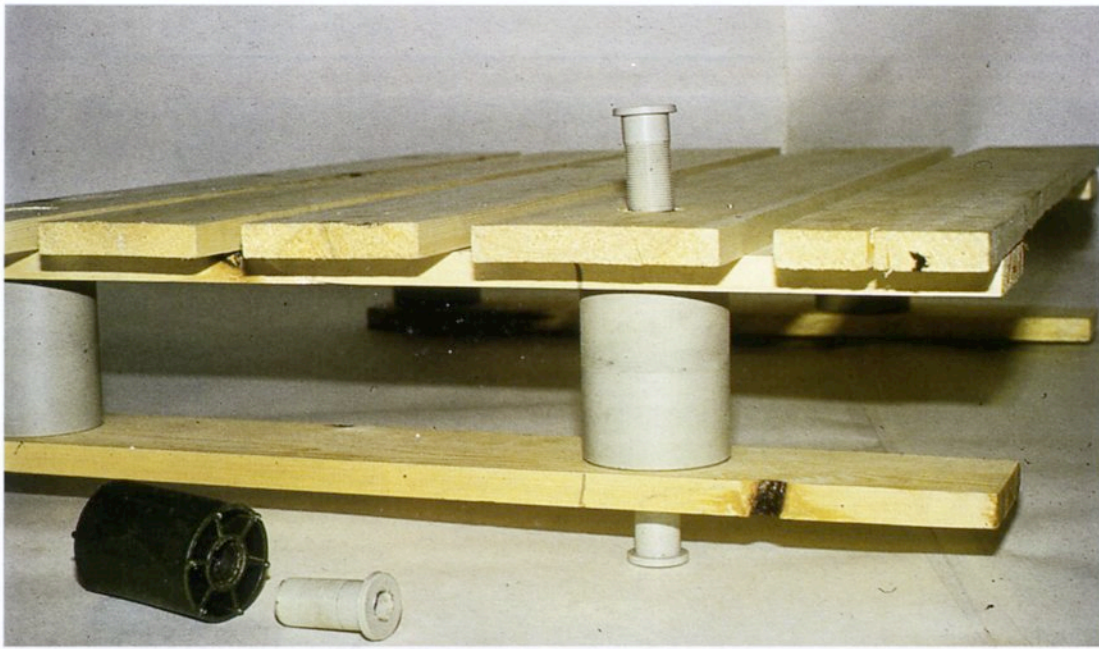
Récipient en matière plastique d'une contenance de 20 litres, pour herbicides

C'est Monsanto-Europe qui a présenté ce récipient en polyéthylène à





# PROMOTION 86



## Participations étrangères

L'IBE a également décerné deux Grands Prix pour des participations étrangères à son concours. Ces distinctions sont allées à deux firmes hollandaises.

Tri-Wall Europe avait présenté un conteneur (uni-pak) retournable et pliant pour le stockage et le transport, composé essentiellement d'une découpe en carton ondulé et de deux palettes en polyéthylène qui constituent le fond et le couvercle. Le volume du conteneur vide peut être ramené à un huitième de celui du conteneur monté. Et le montage ne prend pas plus de 50 secondes.

Verenigde Kunststof Bedrijven avait pour sa part présenté des récipients en matière plastique d'une contenance de 20, 25 et 30 litres, c'est-à-dire une famille complète d'emballages qui s'adaptent à trois types différents de palettes. Ces conteneurs sont conformes aux normes ONU relatives aux marchandises dangereuses; ils ont subi avec brio les épreuves relatives aux produits gazeux.

haute densité moléculaire, de forme compacte, gerbable. Le récipient est pourvu d'une échelle de graduations de contenu et d'une fermeture de sécurité. Un capuchon avec bec verseur peut y être fixé. Lors du versage, l'orifice "anti-taches" assure un flux continu sans éclaboussures. L'eau de pluie ne stagne pas sous la large poignée, et le fond du récipient a été moulé de sorte qu'on puisse y glisser la main, ce qui facilite le versage.

Le profil du récipient s'adapte parfaitement aux dimensions 1.000 x 1.200 de l'Europalette (4 x 4 par couche), et une importante surface est prévue pour l'étiquetage.

## Prix du Ministre des Affaires Economiques

Ce prix, fort apprécié dans le monde de l'Emballage, parce qu'il va à des produits de très haut niveau, a été décerné à Plastiflac pour son distributeur de granules homéopathiques. Outre ses avantages techniques que nous avons énumérés plus haut, ce distributeur réunit encore quelques qualités appréciables: il est 100% Belge, très simple, peu coûteux et facile à monter.

Plastiflac est une moyenne entreprise de la région verviétoise, née en 1957, qui a pour activité la transformation des matières plastiques par extrusion, soufflage et injection. Elle pratique aussi l'impression par screen, tampon et offset pour le marquage des produits fabriqués.

## Grand Prix dans le groupe "prototypes"

### Un système de fixation en matière synthétique pour palettes en bois

Décorban (à Liège) a présenté ce système qui remplace le clou comme élément d'assemblage de palettes en bois. Toutes les planches qui forment l'ossature (de rives, centrales, traverses, semelles) sont perforées. Les entretoises (blocs, dés, etc.) sont en matière synthétique particulièrement résistante. La véritable nouveauté est le tube central entièrement fileté pour recevoir un bouchon également en matière plastique et fileté dont le centre creux a une forme hexagonale. Les bouchons pour 4, 6 ou 9 entretoises sont enfoncés à la presse en une seule opération.

En cas de réparation, les bouchons se dévissent sans difficulté grâce à une clef hexagonale fournie par le producteur, et sont réutilisables.

Tous les produits distingués par ce concours national de l'emballage sont commercialisés et déjà disponibles sur le marché. L'Institut Belge de l'Emballage se fera un plaisir de donner aux entreprises intéressées par l'un de ses lauréats les informations spécifiques nécessaires. On peut entrer en contact avec ses spécialistes à son siège social, 15 rue Picard, 1210 Bruxelles, tél. 02/427 25 83 ou 427 25 93, télex 62514.

# MARCHANDISES EN WAGONS COMPLETS:



Pour l'ensemble de l'année 1985, le transport de marchandises en wagons complets s'est soldé par une progression de 2,3% en tonnage sur 1984. Tous les secteurs de transport ne se sont certes pas inscrits dans la même tendance, comme on le verra dans le tableau que nous reproduisons ici.

Ces résultats positifs ont permis d'inscrire l'année 85 au quatrième rang dans le classement des résultats en tonnage depuis l'invention du chemin de fer, il y a 150 ans. Dans la tranche "70 à 80 millions de tonnes", seules 1973

(avec 75,4) et 1979 (avec 73,8) avaient été meilleures. Et l'année 1974 (81,9 millions de tonnes) occupe toujours la première place. Partant des résultats acquis, les services de marketing se sont livrés à un exercice de prévision qui a débouché sur le statu quo pour l'ensemble de l'année 1986. Les résultats de cette réflexion sont donnés (en millions de tonnes) dans la dernière colonne de notre tableau.

Quelques commentaires peuvent être faits sur l'année 1985 et le trafic que la SNCB y a enregistré.

SECTEURS	1984	1985	85/84	1986
Combustibles solides	17.161.259	16.580.862	-3,4	17,6
Minerais	11.409.851	11.838.471	+3,8	11,8
Produits métallurgiques	19.287.034	20.058.563	+4,0	20,1
Produits pétroliers	2.603.146	2.631.366	+1,1	2,1
<b>Total industrie lourde</b>	<b>50.461.290</b>	<b>51.109.262</b>	<b>+3,3</b>	<b>51,6</b>
Produits agricoles	4.195.949	4.444.126	+5,9	4,0
Matériaux de construction	3.873.427	3.661.523	-5,5	3,5
Produits chimiques	5.091.966	5.301.963	+4,1	5,3
Produits divers	2.258.118	2.714.439	+20,2	2,8
<b>Total industrie légère</b>	<b>15.419.460</b>	<b>16.122.051</b>	<b>+1,1</b>	<b>15,6</b>
<b>Transports combinés</b>	<b>4.951.474</b>	<b>5.207.651</b>	<b>+5,2</b>	<b>5,3</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>70.832.224</b>	<b>72.438.964</b>	<b>+2,3</b>	<b>72,5</b>

## La situation économique en 1985

La **conjoncture économique** internationale a été caractérisée par un important ralentissement de la croissance aux Etats-Unis en même temps qu'un renforcement dans la Communauté Européenne, dont le rythme de croissance a atteint presque le niveau de celui de l'Amérique du Nord.

Le **commerce mondial** a évolué de façon nettement moins rapide qu'en 1984, suite à la politique d'économie de certains pays latino-américains, à la diminution de la demande à l'importation des pays de l'OPEP, et au ralentissement de la croissance au Japon.

La **croissance européenne** due à l'expansion américaine des années précédentes fut de plus en plus soutenue par la demande interne, surtout de biens d'investissement; elle est la plus élevée en Grande-Bretagne et en Allemagne Occidentale. Sous l'influence de la baisse du dollar et des prix de quelques matières premières, l'inflation dans la Communauté Européenne a atteint son plus bas niveau depuis 15 ans. L'économie belge a également profité de la croissance élevée de ses partenaires commerciaux les plus importants. La hausse du P.N.B. est estimée à

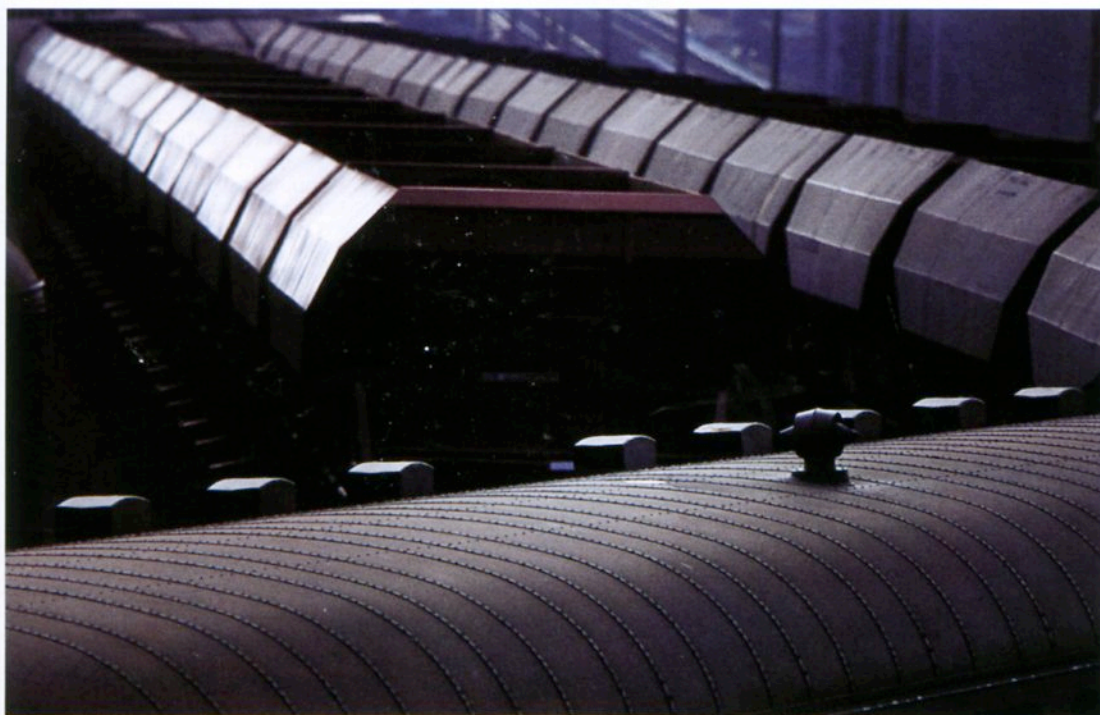
1% environ et va de pair avec une amélioration des principaux indicateurs d'équilibre: inflation, chômage, solde de la balance des paiements - à l'exception des Finances Publiques.

L'**exportation** est restée le moteur le plus considérable de la croissance économique. Le pôle d'attraction s'est déplacé cependant vers l'Europe occidentale. Les investissements ont augmenté aussi considérablement, surtout dans l'industrie chimique. La consommation privée s'est stabilisée à un niveau bas et semble connaître une légère augmentation depuis l'été dernier.

La **production industrielle** a augmenté d'environ 2% (malgré une dépression temporaire dans les premiers mois suite aux fortes intempéries hivernales), la croissance la plus importante ayant été réalisée dans les secteurs des fabrications métalliques (surtout le montage de voitures), de la chimie et des métaux non-ferreux (demi-produits).

Par contre, l'activité a reculé dans l'extraction de charbon, le traitement primaire de métaux, les industries du papier, du ciment, du verre et du bois, et surtout dans la sidérurgie (la pro-

# 85 ET 86 SOUS LA LOUPE



duction d'acier brut a diminué de 5%). Les difficultés dans ce dernier secteur ont été la conséquence du protectionnisme américain, défavorable pour un grand nombre de produits en acier, de la stagnation de la demande

mondiale et de problèmes sociaux et techniques. La production d'acier de la CEE a augmenté légèrement (+ 0,3%) grâce essentiellement aux bons résultats de l'Allemagne Occidentale et de la Grande-Bretagne.

distances (transport intérieur entre les différentes sidérurgies wallonnes) et à l'augmentation des flux sur longues distances, de et vers le Luxembourg et l'Allemagne ainsi qu'à l'exportation.

Pour les produits lourds, l'exportation vers le Luxembourg de même que le transport intérieur vers les centrales électriques a régressé suite à la croissance de la part nucléaire dans la production d'électricité.

## Et le trafic par wagons complets

Le transport de **combustibles solides** (-3,4%) s'est maintenu à un niveau élevé pendant la première moitié de 1985 mais il a diminué considérablement par après. La quote-part de l'énergie nucléaire ayant été augmentée (mise en service de deux nouvelles unités nucléaires en 1985), la production des centrales thermiques classiques a diminué et le transport de houille a suivi la tendance. Par ailleurs, après le niveau maximum atteint en 1984, le transport de charbon allemand vers la Belgique et la France a diminué.

Après l'accroissement important constaté en 1984, le transport de coke a aussi diminué: l'exportation vers l'Allemagne est devenue quasi nulle et le transit de l'Allemagne vers le Luxembourg a baissé d'un dixième, ce qui est probablement dû au retrait sensible de la production dans la sidérurgie luxembourgeoise au cours des derniers mois de l'année. Le

transport intérieur de coke destiné à la sidérurgie belge s'est maintenu au niveau élevé de 1984. Et le commentaire est valable pour le transport de coke de pétrole, tandis que le transport de schistes charbonneux a régressé de plus d'un tiers.

L'augmentation du trafic de **minerais** qui s'était dessinée dès le dernier trimestre de 1983 s'est poursuivie (+3,7%). Mais l'accroissement n'a pas été aussi remarquable qu'en 1984; il résulte surtout du transit de minerais de fer d'outre-mer vers le Luxembourg (+ 1/8) et la France (+ 1/4).

Le transport de **produits métalliques** a connu une progression remarquable malgré la stabilisation de la production sidérurgique européenne.

Le transport des semi-produits a régressé légèrement en tonnage, mais il a augmenté d'un sixième en tonnes-kilomètres, suite à la diminution des flux sur courtes

En ce qui concerne les produits finis, l'augmentation (+ 1/8) provient pour les trois quarts du transit avec exportation maritime de la France et du Luxembourg. Nous notons également des augmentations dans l'importation de l'Allemagne et du Luxembourg, dans le transit de la Grande-Bretagne vers l'Allemagne et, dans une moindre mesure, du Luxembourg vers l'Allemagne et de la France vers l'Allemagne et les Pays-Bas. L'exportation a été quant à elle quasi égale à celle de l'année précédente.

Pour les tubes en acier, la régression dans le transport au départ de la France et du Luxembourg vers les ports belges n'a été compensée que partiellement par l'augmentation d'un sixième de l'exportation maritime.

La tendance à la baisse perçue depuis le début de 1984 dans le secteur des **huiles minérales** s'est transformée en une hausse sensible à partir du second trimestre, grâce au transport de produits légers du port d'Anvers vers la Suisse et le Luxembourg, lequel a progressé d'environ un dixième.

Le transport de **produits agricoles** s'est fortement accru, surtout au cours du dernier trimestre. Cette évolution s'est manifestée principalement dans le transport de sucre (de l'Allemagne et de la France vers les ports belges), d'aliments pour bétail et de produits farineux (de la France vers nos ports).

Le fort recul des céréales est sensible dans l'importation de France et le transit d'Allemagne vers les ports belges, tombé à zéro. Le transport de fruits espagnols vers la Belgique et les Pays-Bas a également reculé.

L'accroissement du transport de **matériaux de construction** (+ 8,6%) est à mettre au compte du trafic intérieur et de l'exportation vers la France. Le transport de verre n'a guère évolué. Par contre, celui de ciment et de plâtre a diminué.

Pour les **produits des carrières** (-11,1%), la diminution sensible du trafic intérieur de pierres concassées pour les travaux portuaires de Zeebrugge et de l'exportation de dolomie et de gravier vers les Pays-Bas n'a été compensée que partiellement par l'exporta-



tion de chaux et de pierres calcaires vers les Pays-Bas et le transport de sable de Lommel vers les verreries d'Auvelais.

L'augmentation du transport de **produits chimiques** est due à l'accroissement du trafic à l'importation. Le secteur des engrais

s'est maintenu. L'importation de produits gazeux au départ des Pays-Bas a doublé. Et le transit des Pays-Bas surtout vers la France a été supérieur à celui de l'année précédente.

Dans les secteurs "divers", on a pu constater quelques augmentations remarquables : 13,3% dans le papier, 14,8% dans l'industrie automobile, 36% dans l'industrie du bois et 68,7% dans le domaine des emballages.

On note enfin la situation favorable du transport combiné : le conteneur se maintient et le transport rail-route continue sa progression avec une augmentation de 4,4%.

### Quelques indices comparatifs

Il peut être intéressant de dégager certains résultats précis et de comparer la situation en 1985 à celle de 1984. Nous le faisons dans le tableau de synthèse qui suit.

On relèvera particulièrement dans ce tableau l'augmentation du tonnage moyen par wagon, résultante d'une modernisation continue du parc de la SNCB, et l'augmentation de la distance moyen-

	1984	1985	84 = 100
Nombre d'envois (x 1.000)	556,0	569,0	102,3
Nombre de wagons (x 1.000)	1.833,9	1.851,8	100,9
Tonnage (x 1.000)	70.832,2	72.405,0	102,2
Tonnes-kilomètres (x 1.000.000)	7.904,9	8.250,0	104,3
Tonnage par envoi	127,4	127,1	99,7
Tonnage par wagon	38,6	39,1	101,2
Distance moyenne en km	111,5	113,9	102,1

ne parcourue, signe de la prépondérance du trafic international dans l'activité ferroviaire belge.

## Premier trimestre décevant

Le trafic s'annonçait bien à la fin du mois de janvier 86, qui présentait une hausse de 9% par rapport à janvier 85. En fait, janvier 85 avait été perturbé par des conditions climatiques sévères. En 86, c'est février qui a souffert de cette manière. Au total des deux premiers mois, la situation de 86 restait stationnaire. Le mois de mars s'est soldé par un recul global de 12% sur mars 85, qui avait été exceptionnellement fort, se classant - en volume - le deuxième de l'année. Mais le trafic de mars 86 accuse quand-même un recul de 5 à 6% sur les prévisions établies.

Cela s'explique par la situation de la sidérurgie. La production d'acier au mois de mars dernier a reculé d'à peu près 10%. Et d'autres secteurs sont conditionnés par celui-là : pour fabriquer moins d'acier, il faut moins de minerais, moins de coke, moins de charbon pour fabriquer le coke, et les expéditions d'acier reculent également. Si bien que l'ensemble de l'industrie lourde accuse pour le seul mois de mars un recul de 14%, elle qui fournit les trois quarts environ des volumes transportés par la SNCB.

La conjoncture s'améliore. On entend le dire partout. Logiquement, le trafic devrait suivre. Mais il semble que les effets positifs de la baisse du dollar, du prix des produits pétroliers et des taux d'intérêt, qui doivent relancer l'investissement et par suite toute l'activité économique, ne seraient sensibles sur le potentiel à transporter qu'avec un décalage de deux à trois trimestres, le temps

de prendre les décisions, de commander les approvisionnements et de mettre en œuvre les nouveaux équipements avant que la production soit vraiment en phase.

D'autre part, la SNCB pratique une politique tarifaire encore fort rigide. La baisse des prix du gazole a favorisé la compétitivité des secteurs routier et fluvial, qui adaptent leurs prix avec grande souplesse. La SNCB a maintenu ses prix, au risque de se trouver à 3 ou 4% au-dessus du marché. Elle est consciente du handicap qui en découle. Mais changer radicalement de politique ne peut se faire sans que les effets possibles du changement aient été étudiés en profondeur. On notera à cet égard que la stabilité des prix qui pose problème dans les circonstances actuelles est avantageuse pour la clientèle lorsque le niveau tend à s'élever sur l'ensemble du marché.

Il est toutefois incontestable qu'une stabilisation des prix de marché à leur niveau du premier trimestre (ce qui semble se confirmer) amènera la SNCB à adapter son approche commerciale et à pratiquer une politique de prix plus agressive. D'autre part, les effets du plan TOP se feront sentir à terme. L'objectif de compression des coûts de production une fois atteint, le niveau tarifaire sera affecté d'un coefficient inférieur à l'unité là où la compétitivité du rail l'exige.



®

# trains·autos

confort à la carte vers le soleil



# 150 ans de chemins de fer en Belgique

Reproductions d'art à vendre

Une décoration attrayante pour embellir votre bureau

Client de la SNCB, et lecteur assidu d'Informations SNCB, vous êtes peut-être intéressé par le chemin de fer autrement que par le transport de vos marchandises.

L'année dernière, vous vous en souvenez certainement, la SNCB célébrait les 150 ans d'existence du chemin de fer en Belgique. A cette occasion, elle a édité plusieurs créations qui sortent de l'ordinaire. Un siècle et demi de présence vaut bien qu'on donne forme à quelques souvenirs.

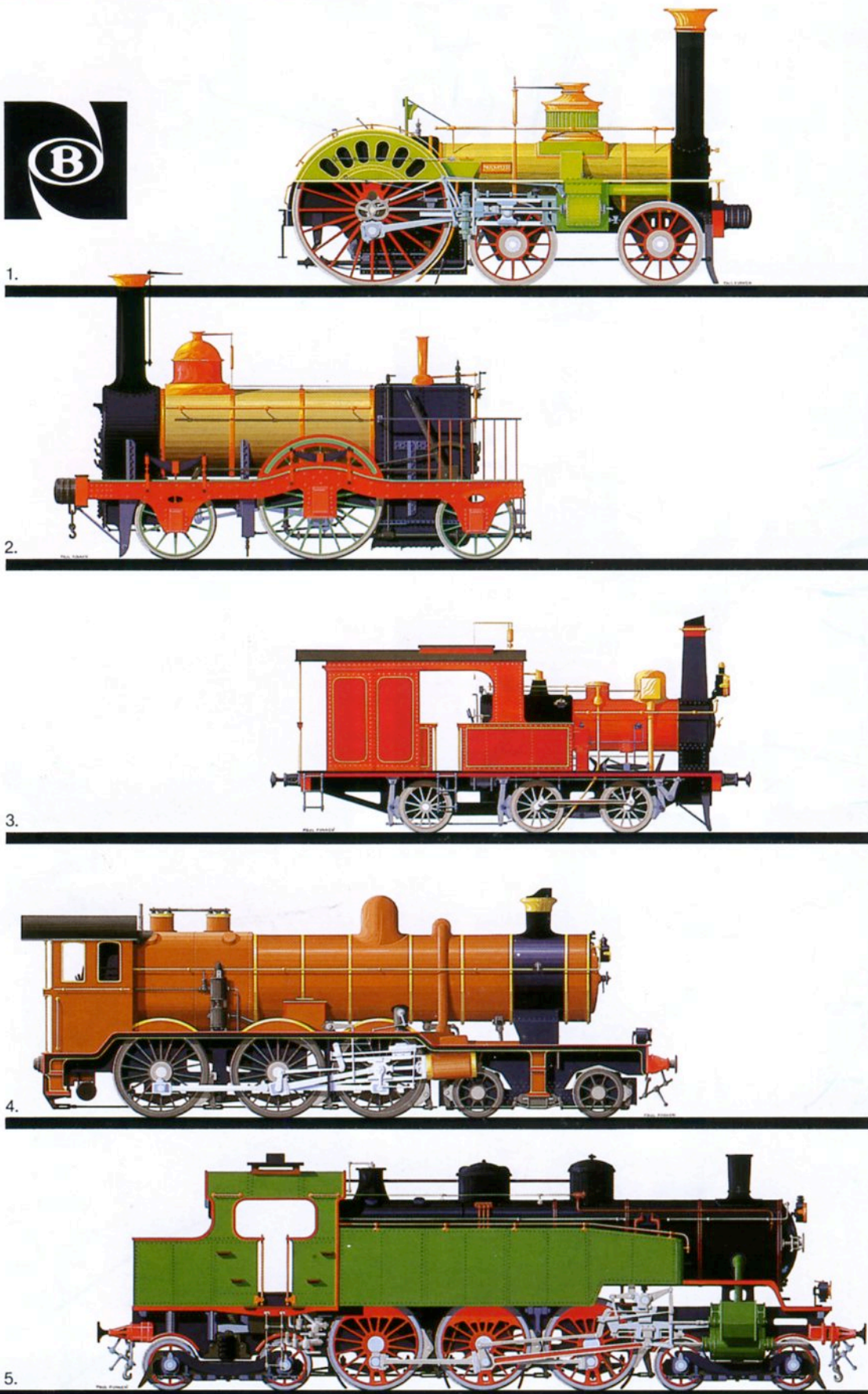
Il nous reste un petit nombre de reproductions d'art (en quadrichromie, au format 55 x 75 cm) de 5 locomotives à vapeur, toutes signées par l'auteur, Paul Funken. Les cinq locomotives dessinées sont des types: 1. Crampton, 2. Atlas, 3. Fourgon, 4. Tenwheel, 5. Nord belge. Clipsés sous verre ou encadrés, ces dessins originaux trouveront une place de choix dans votre bureau, dans les couloirs de votre département transports, chez vous, à domicile... et pourraient même servir de cadeau d'affaires.

La série de cinq dessins vous est proposée au prix net de 3.000 francs. Mais il vous est possible d'acquiescer chaque dessin séparément, pour le prix de 700 francs. A côté de ces dessins tirés à 250 exemplaires seulement, nous vous proposons également une série de 20 reproductions d'art d'après des dessins de James Thiriart: "Cheminots d'époque". Ces dessins sont reproduits en quadrichromie, au format 21 x 29,7 cm. Un machiniste de 1838, un garde-train de 1852 ou un chef de gare du tournant du siècle... c'est une véritable revue artistique des uniformes ferroviaires d'antan. Les 20 reproductions sont vendues sous pochette, pour le prix global de 450 francs. Une aubaine à ne pas laisser passer.

Comment vous procurer ces documents?

Virez le montant exact de votre commande au CCP numéro 000-0001010-40 de la SNCB - Direction Financière, 49A avenue Fonsny, 1060 Bruxelles, sans oublier deux mentions impératives: votre adresse pour l'envoi des dessins, et "150 ans C 6121/26 + indication de votre choix (la série de 5 locomotives, le type de la locomotive désirée, ou la série "cheminots d'époque")".

Les reproductions vous parviendront rapidement dans un emballage impeccable.



# "CABINE 8": UN CONCEPT NOUVEAU POUR PASSER LA NUIT EN TRAIN



Depuis décembre 1985, les chemins de fer français testent sur quelques unes de leurs grandes lignes un nouveau type de voiture, appelée "Cabine 8". Conçue pour être exclusivement incorporée dans les trains de nuit qui parcourent les grandes lignes du réseau français, la Cabine 8 accueille confortablement 96 passagers de seconde classe dans des places semi-allongées de type "relax" disposées par compartiments de huit personnes.

Ce nouveau concept développé pour le voyage de nuit répond aux attentes d'une clientèle - essentiellement jeune - pour qui, comme l'a montré l'étude de marché préliminaire, la volonté d'économie prime dans le prix du voyage en train.

La Cabine 8 est en effet accessible à la clientèle de seconde classe sans supplément de prix - la réservation est toutefois possible - et permet donc de voyager de nuit dans une position propice au repos.

Dans la phase expérimentale, des Cabines 8 ont été incorporées dans des trains de nuit au départ de Paris vers Marseille/Béziers, Vintimille, Briançon et Bourg-Saint-Maurice (en saison d'hiver). Depuis la fin de février 1986, une voiture Cabine 8 est accessible dans les trains 288 et 289 sur la relation Paris-Bruxelles-Amsterdam, une relation très importante, qui reste la plus fréquentée (un million et demi de voyageurs enregistrés durant le premier semestre de 1985).

La clientèle semble réserver un accueil favorable à cette nouvelle formule de voyage économique. Sans qu'aucune publicité n'ait été développée (en raison du caractère expérimental), le taux d'occupation des Cabines 8 se situe entre 30 et 50%.

La période expérimentale a pris fin avec le service d'hiver (le 31 mai). Le lancement officiel ne devrait pas tarder. Et la présence de Cabines 8 dans les trains de grandes lignes se généralisera progressivement.

## RECTIFICATION

*Une erreur...*

*Un chiffre sorti par inadvertance de la photocomposeuse, et passé inaperçu à la correction...*

*Ce sont des choses qui arrivent, mais dont nous tenons à nous excuser auprès de nos lecteurs.*

*En page 5 du numéro 1/86 de notre magazine, à deux lignes de la fin, il fallait lire:*

**"téléphone 021525 26 53"**

*Mille excuses aux lecteurs qui auraient pu être mal orientés par notre erreur.*

## PLAN TOP : 3 OBJECTIFS

Depuis le début des années 70, des mutations importantes ont marqué les structures industrielles et l'activité économique en général. Le schéma de transport appliqué par la SNCB a, de ce fait, perdu son adéquation aux besoins exprimés par le marché.

Les marchés sidérurgiques et des secteurs lourds se stabilisent. Les échanges de produits semi-finis et les secteurs de la chimie et de l'agro-alimentaire se développent. La taille unitaire des lots offerts au transport sur ces marchés diminue. Et les politiques de stockage s'orientent vers des termes courts. De sorte que le chemin de fer ne peut plus valoriser comme avant ses atouts essentiels : sa grande capacité, sa puissance de transport.

Le Plan TOP est un remodelage des structures et des méthodes de travail, basé sur l'utilisation optimale des moyens existants et l'organisation optimale du trafic proprement dit. Il ne met en œuvre aucun moyen nouveau, il simplifie les procédures, accélère le travail, améliore la productivité et favorise la sécurité des chargements. Son application est favorisée par les progrès de l'informatique.

Le client se voit donc offrir un service dont la qualité, la fiabilité et le niveau de prix sont les éléments essentiels.

