

une charge complète
d'idées performantes
et de vœux choisis
pour 1988

Au sommaire de ce numéro:

Quelques détails sur les avantages du rail dans ses rapports avec l'environnement: 3-4

Des nouvelles du trafic EMGO: 5

Un survol du trafic réalisé pour Volkswagen Belgique: 12-13

L'ouverture d'un terminal pour conteneurs à Genk: 14

Un entretien à propos d'Interdelta, projet-pilote d'Eurail Cargo: 6

Res: une fiche-wagon mise à jour: 7 à 10

Quelques données sur le nouveau tarif Belgique-Allemagne: 15

Des échos de la participation des chemins de fer européens à Transcaldia: 14

TTB a fait un tabac: 15

Informations SNCB est le bulletin trimestriel de contact de la SNCB avec sa clientèle marchandises. Il est édité par le service des Relations Extérieures pour le département Marketing et Ventes.

Editeur responsable: W. Van Gestel - Bruxelles

Rédaction:
Rue Ravenstein 36 bte 7
1000 Bruxelles
Tél. 02/525 36 35 - 525 36 84

Impression: Hoorens Printing - Kortrijk-Heule

Membre **ippb**

Photos
VW: 12-13
SNCB

**A votre service:
le Département Marketing & Ventes**

2000 Anvers Roosevelt Building
Anneessensstraat 1-5
Téléphone 03 / 233 23 17 - 233 23 25
Télex 31.814

3500 Hasselt Stationsplein 4
Téléphone 011 / 22 32 65

1000 Bruxelles Boulevard Adolphe Max 142
Téléphone 02 / 219 00 40
Télex 20.599

6000 Charleroi Quai de la Gare du Sud 1
Téléphone 071 / 43 01 73
Télex 51.599

7000 Mons Square Roosevelt 14
Téléphone 065 / 33 59 79

9000 Gand Koningin Maria Hendrikaplein
Téléphone 091 / 22 71 00 - 21 99 58
Télex 12.963

8000 Bruges Stationsplein 2
Téléphone 050 / 38 39 97

8500 Courtrai Onze Lieve Vrouwstraat 9
Téléphone 056 / 22 00 49

4000 Liège Boulevard de la Sauvenière 87
Téléphone 041 / 22 17 13 - 23 63 13
Télex 42.655

6700 Arlon Avenue de la Gare 61
Téléphone 063 / 22 41 15

5000 Namur Rue Godefroid 52
Téléphone 081 / 22 30 84



Pluritransporteur
est le mot qui convient pour caractériser notre activité.

Transporteur, nous le sommes, au plein sens du terme. Nous acheminons annuellement plus de 60 millions de tonnes de marchandises dans des délais performants.

"Pluri" donne une idée parfaite de la gamme de marchandises qui trouvent, dans notre parc de 30.000 wagons très diversifiés, des conditions optimales de chargement et de sécurité. Et cela sans compter les unités plus spécialisées encore que des opérateurs mettent sur le marché.

"Pluri" définit également les techniques intermodales - container, caisse mobile, road railer - qui constituent le terrain d'une collaboration fructueuse entre modes de transport complémentaires.

Enfin, "pluri" exprime bien l'intégration de la SNCB dans l'offre que les réseaux européens, unis et solidaires, proposent pour satisfaire les besoins de transport.

Un survol de cette édition vous prouvera que cette caractéristique est bien réalité de chaque jour. Sa lecture détaillée vous montrera comment une concertation étroite entre le transporteur et sa clientèle débouche sur des solutions parfaitement adaptées aux exigences de chacun.

JACQUES CORNET
Directeur général adjoint



Le train : éco-sympathique

L'Année Européenne de l'Environnement suit son cours. Du printemps 87 au printemps 88, les réseaux ferroviaires du continent européen auront tenu un discours constant: nous exploitons le mode de transport qui, à tous égards, respecte le plus l'environnement au sens large.

La démonstration peut en être faite de quatre points de vue.

Économe de surface

Dans un pays comme le nôtre, dont on entend parfois dire qu'il devient une vaste dalle de béton, l'occupation du sol est une incontestable préoccupation.

Les experts s'accordent pour fixer à 19% la superficie moyenne des grands centres urbains occupée par le réseau routier. Le chemin de fer, pour sa part,

consomme bien moins d'espace: 4% seulement, encore qu'il soit capable d'assurer d'amples transhumances et de développer - comme d'autres modes de transport en commun - une part de son activité sous terre.

Cette économie de surface n'est pas valable uniquement en ville, mais sur tout le territoire. Une étude des chemins de fer ouest-allemands est parlante à cet égard: pour une capacité de

transport égale, c'est le rail qui occupe l'emprise la plus étroite; la route a besoin de près de trois fois la largeur nécessaire au train, et la voie d'eau de bien plus encore.

Ennemi de l'air vicié

Une vie biologiquement équilibrée tient notamment à la qualité de l'air que nous respirons. Le chemin de fer a cet avantage incontestable de se servir de



l'énergie électrique pour assurer les trois quarts de ses parcours. On pourrait dès lors le taxer de pollution indirecte, puisqu'il dépend de la production des centrales électriques. La réponse à cette remarque a le mérite de la clarté: la pollution générée par les centrales est nettement localisée, et au total, la SNCB ne consomme pas plus de 3% de l'électricité produite en Belgique.

La traction électrique, en milieu urbain, autorise à développer une partie de l'activité en sous-sol, et permet au chemin de fer de ne rien ajouter au smog et autres nuages toxiques qui obligent parfois les autorités à limiter drastiquement l'usage des voitures et le chauffage des immeubles (comme à Berlin au cours de l'hiver 86/87).

Respectueux de la ville

Le déclin qualitatif du milieu urbain ne fait de doute pour personne. D'où viendrait, dans le cas contraire, cet exode massif vers la périphérie boisée et aérée? Le développement de la circulation sur les voies de pénétration et à l'intérieur des villes engendre d'ailleurs une spirale fatidique: la pollution augmente, d'avantage de citadins fuient les centres urbains, se trouvent donc plus nombreux aux heures de pointe dans d'interminables files de voitures, ce qui, une fois de plus, accroît la pollution, et ainsi de suite.

Pendant ce temps, pour la pénétration dans les grandes agglomérations où vivent l'économie et la gestion du pays, le train offre des capacités qu'on n'a pas encore dépassées. Et d'autres transports publics aussi respectueux de la ville viennent en complément pour les déplacements dans le tissu urbain.

Attentif à la vie humaine

En plus des drames humains qu'ils ont pour conséquences, les accidents de transport entraînent pour la collectivité un coût social qui a pour composants la perte de production, les soins médicaux, les dégâts matériels indemnisés ou non, les dépenses de police, les frais de justice et les frais généraux des compagnies d'assurance.

De 1980 à 1984 (période de référence d'une étude belge), on a dénombré sur le réseau ferroviaire belge 14 morts, 42 blessés graves et 141 blessés légers dans des accidents dont la SNCB était responsable. Pendant cette même période, chaque année, en moyenne, 2.000 Belges ont perdu la vie dans des accidents de la route qui ont fait de surcroît 20.000 blessés graves et 60.000 blessés légers.

Le coût social annuel moyen a été évalué à 330 millions de francs, ou 0,008% du PNB pour les accidents de train et à 104.608 millions, soit 2,5% du PNB pour les accidents de la route. La voie d'eau reste en-deçà, avec un coût de 0,0009% du PNB; cela tient au fait qu'elle est essentiellement axée sur le transport de marchandises.

On peut estimer à 9% la part des déplacements de personnes assurés en Belgique par le chemin de fer (sur base de l'unité voyageur-kilomètre). En mathématique pure, à taux de risque égal, le coût social des accidents de train devrait atteindre 0,27% du PNB. Il est en pratique 34 fois inférieur pour la période 80/84. Pour d'autres périodes de référence (83/87 par exemple) il le serait plus encore. La conclusion s'impose d'elle-même: le train est un moyen de transport extrêmement sûr.

Champion de la sécurité

C'est bien cette qualité qui amène les producteurs et expéditeurs de produits dangereux à le choisir pour l'acheminement de substances dont l'instabilité, l'inflammabilité ou encore la nocivité pour le milieu naturel incitent à réunir des conditions de transport tout-à-fait optimales.

On sait que l'exploitation des réseaux ferroviaires est organisée sur base de règles très strictes, que les agents de conduite reçoivent une formation poussée et périodiquement contrôlée, et que de tous on exige une discipline qui ne supporte pas le moindre écart.

Lorsqu'il s'agit de transporter des matières dangereuses, le cadre de travail est plus délimité encore.

En tout premier lieu, ces acheminements tombent sous le coup du Règlement international pour le transport de marchandises Dangereuses par chemin de fer (RID), un code de conduite extrêmement précis et sévère, qui énumère les mesures à prendre pour chaque type de marchandise et chaque type de matériel.

Prudent au-delà des normes

Pour le secteur chimique (qui se partage les produits dangereux avec le secteur pétrolier), par exemple, la SNCB a transporté en 1986 quelque 900.000 tonnes de produits spécifiquement dangereux, pour un trafic total de 1.235.000 tonnes. Lors de ces acheminements, le matériel et les documents de transport portent des marques distinctives normalisées qui informent sur la nature du produit le personnel des chemins de fer mais aussi toute autorité amenée à

exercer un contrôle ou à intervenir en cas d'incident.

Les normes de sécurité à appliquer dépassent en réalité les prescriptions du RID. Elles comprennent entre autres l'information des conducteurs et des gares de passage, l'interdiction de trier les wagons de façon traditionnelle (à la bosse), l'établissement d'itinéraires fixes, un soin tout particulier lors de la visite des wagons chargés, etc.

Si le chemin de fer est responsable de l'acheminement, l'expéditeur reste en tout cas responsable des marchandises transportées. Aussi un échange intensif d'informations s'avère-t-il très fructueux. D'une part, les expéditeurs fournissent à la SNCB des données spécifiques aux produits acheminés, assorties des consignes en cas d'incident ou d'accident; en retour, la SNCB tient ses clients au fait de tout ce qui concerne leurs transports en cours. A cet égard, RailEasy est un outil de choix: la communication en temps réel de la position des wagons, de leur immobilisation éventuelle, d'une avarie ou d'un accident mettent le client en mesure de réagir dans les plus brefs délais en lançant son équipe d'intervention ou celle d'un autre producteur dans le cadre d'une convention d'assistance qui lie les chimistes et la SNCB.

Exclusivement professionnel

Les incidents/accidents sont très rares, et sans conséquences graves. De chacun d'eux, on tire les leçons en vue d'améliorer les procédures et de prévenir toute récurrence. Il est clair qu'en site propre, exploité exclusivement par des professionnels, le chemin de fer possède un avantage incontestable. Le chauffeur de camion est certes aussi un professionnel, mais il sillonne le pays sur un tissu routier fréquenté également par un nombre important de chauffeurs "amateurs" qui n'ont pas toujours une conscience exacte du trafic dans lequel ils évoluent et des dangers qu'une conduite "fantaisiste" peut engendrer pour les autres usagers.

Ajoutons à cela que pour l'acheminement de produits à risques spécifiques, les loueurs mettent sur le marché des wagons d'une technologie très avancée, munis de sécurités multiples, dont la SNCB s'efforce de former des trains complets en acheminement nocturne sur des itinéraires particulièrement "protégés".

Ainsi donc, c'est le rail qui rassemble le plus d'atouts gagnants pour assurer des transports dont le déroulement, sans ces précautions cumulées, pourrait mettre en danger non seulement l'environnement, mais surtout la santé, voire la vie de nos concitoyens.

EMGO: le 50.000ème wagon est parti

La s.a. EMGO (Europese Maatschappij voor Gloeilampen) est implantée depuis 1966 au parc industriel de Lommel. Il s'agit d'une verrerie très spécialisée: elle produit des ballons de verre pour le montage d'ampoules électriques. EMGO a choisi Lommel essentiellement pour deux raisons: la présence dans le sol de la région du sable blanc très fin qui constitue sa matière première, et l'existence à l'époque d'un potentiel satisfaisant de main d'œuvre locale. L'usine est longée par la ligne de chemin de fer Hamont - Mol à laquelle elle est raccordée.

Dès le départ, EMGO eut pour mission d'approvisionner les usines Philips et Osram en verres d'ampoules classiques. L'émergence des tubes TL et des ampoules "économiques" n'a pas érodé son activité: la part de ce marché traditionnel s'est accrue, de même que le nombre d'usines à approvisionner.

Le raccordement au réseau de la SNCB est un maillon primordial de la chaîne de transport d'EMGO, qui doit évacuer rapidement ses fabrications vers des centres de production distants de 500 à 1.000 kilomètres, et qui requièrent des livraisons très cadencées.

Les frais de transport arrivent en second rang, derrière les frais de personnel, dans la composition du coût de production.



Rien d'étonnant qu'on leur accorde à Lommel une attention toute particulière. EMGO avait d'ailleurs, dès l'origine, compris que le rail serait une solution rationnelle et très sûre pour l'acheminement de sa production.

Partie de 137 millions de ballons de verre en 1967, la production n'a cessé de croître, pour atteindre 607 millions en 1970, puis 850 millions en 1975, environ 1,3 milliard en 1980 et 1,5 milliard cette année. Une croissance que la SNCB a suivie pas à pas. Plusieurs types de wagons ont été successivement choisis, parce qu'ils conviennent bien au transport de ce genre de marchandises légères mais volumineuses, du Gs au Gabbs articulé, en passant par le Gbs, le Hbis et le grand Transwaggon. Du transport sur mesure, donc, qui a laissé quelques grandes dates: le 10.000ème wagon fut expédié en 1973, le 25.000ème en 1978 et le 50.000ème ce 27 novembre 1987 - un wagon destiné à l'usine Siemens de Spandau/Berlin. Outre les wagons pour ce client qui est le plus important d'EMGO, bon nombre d'autres prennent la direction de l'Europe de l'Est, de l'Italie, de la France et de la Scandinavie. Pour de plus courtes distances, EMGO fait appel à la route, qui détient 45% des transports, à égalité avec le chemin de fer, tandis que 10% de la production prennent la mer.



Légers, volumineux, fragiles, les ballons de verre exigent une manutention prudente et un transport que la SNCB réalise avec toute la délicatesse voulue, de concert avec les réseaux européens partenaires et aussi la société Depaire, l'Ausiliare et parfois TRW. Régulièrement, transporteur et client recherchent des solutions à de nouveaux problèmes: le souhait de trouver toujours des wagons de plus grande capacité, l'organisation de transports terminaux pour un destinataire non raccordé, une rotation plus rapide, un délai de livraison garanti...

La SNCB collabore donc efficacement avec EMGO depuis 20 ans. Et cela n'est pas près de finir. Elle offre à présent à son client des produits encore plus performants en trafic international: **Trans Euro Freight**, le réseau de trafic ordinaire rapide qui concerne 23 pays européens; **Interdelta**, express d'axe qui met le delta du Rhône à quelque 36 heures de Lommel; et **RailEasy**, le service télématique qui permet de suivre en temps réel la progression des wagons remis au transport.

Ces efforts conduisent à une offre de qualité, à un trafic rapide, à une compétitivité accrue du produit ferroviaire... dont le client bénéficie pleinement. La preuve: il vient de témoigner sa fidélité en chargeant son 50.000ème wagon, et il ne compte pas en rester là.

Un pilote pour EURAIL CARGO

Eurail Cargo est le label choisi au plan international pour les trains de qualité proposés aux expéditeurs de wagons complets sur des axes porteurs, suivant des modes de taxation modernes, dans la ligne d'un service de transport complet.

Ces trains de qualité composent l'éventail de moyens que les réseaux ferroviaires européens préparent pour assurer leur compétitivité sur le grand marché économique qui verra le jour en 1992.

Walter De Rijck, responsable du marketing wagons complets au Département Marketing & Ventes de la SNCB, a refait pour nos lecteurs le raisonnement qui sous-tend la démarche actuelle des chemins de fer.

Walter De Rijck: Nous avons commencé par Interdelta, qui est le premier projet pilote pour le label Eurail Cargo. Ce produit, nous l'avons conçu avec la SNCF dans une ligne très actuelle, associant les commerciaux et les spécialistes du mouvement, dans une collaboration indispensable pour mettre sur le marché une offre performante.

Informations SNCB: Interdelta a connu d'emblée un réel succès.

Walter De Rijck: En offrant la rapidité, en garantissant la fiabilité, sur base de prix très concurrentiels, nous avons relevé le défi de la compétitivité. Et nous avons réussi. Pendant sa première année d'existence, Interdelta a connu un taux d'occupation variant de 60 à 90%, parfois de 100%. Ce qui nous a amenés à le compléter: étendre la gamme de marchandises admises, étendre la zone belge intéressée (en y ajoutant le bassin de Liège), programmer un troisième départ hebdomadaire dans le sens nord-sud. Et cela s'explique: nous sommes dans le cadre d'Interdelta beaucoup plus proches de la réalité du marché.

Informations SNCB: Comptez-vous améliorer encore cette offre pilote?

Walter De Rijck: Nous pouvons rêver d'un départ quotidien. Mais avant d'y arriver, nous voulons, avec notre partenaire, la SNCF, affiner notre tactique de vente. Désormais, pour atteindre les taux d'occupation plus élevés encore, nous attendons de nos vendeurs qu'ils étudient en profondeur tous les besoins de leurs clients, afin de proposer un service qui soit une chaîne logistique complète, bien plus étendue qu'une sim-

ple prestation d'acheminement. Il faut pour cela intégrer dans l'offre des prestations terminales complémentaires, réalisables d'ores et déjà, mais peut-être insuffisamment connues. Nos trains sont ainsi accessibles notamment à tous les expéditeurs dépourvus de raccordement privé et de ce fait peu enclins à approcher le chemin de fer.

Informations SNCB: Vous avez parlé de "projet pilote". Cela suppose que d'autres trains de qualité soient en vue...

Walter De Rijck: Bien entendu. En 1988, probablement, nous pourrions lancer un train "Ile de France", qui desservira la région parisienne au départ de la Belgique. Et une liaison ports belges - Alsace. Ce sont là des trains spécialisés, axés sur un seul marché, ou sur un seul produit, ouverts éventuellement à quelques clients seulement. Ils auront un avantage particulier: par "opportunisme", nous pourrions faire servir les capacités éventuellement disponibles à d'autres clients. En plus, nous étudions en ce moment des liaisons avec la Scandinavie et avec l'Allemagne, que nous concrétiserons probablement aussi l'année prochaine. Et à terme, dans deux ou trois ans, nous verrons sans doute naître d'autres relations avec des régions françaises ou allemandes (Munich, par exemple, doit être une zone très porteuse).

Informations SNCB: S'il fallait à l'heure actuelle dégager et mettre en valeur un élément nou-

veau de l'offre de la SNCB, lequel choisiriez-vous?

Walter De Rijck: Sans le moindre doute le fait que la SNCB a été reconnue expéditeur/destinataire agréé par l'Administration des douanes. Elle peut désormais dédouaner au nom de ses clients, où qu'ils soient implantés. Elle évite ainsi à leurs wagons les arrêts en frontière. En conséquence, les avantages de nos trains de qualité - et en particulier notre pilote, Interdelta - sont accessibles à tous les expéditeurs, quelle que soit l'ampleur de leur trafic annuel.

Il s'agit là en effet d'un chaînon essentiel aux offres nouvelles de la SNCB, qui en tirent toute la compétitivité nécessaire pour répondre étroitement aux besoins des entreprises les plus exigeantes et imposer le rail sur un marché où la lutte est très serrée.



Pas d'arrêt en frontière

C'est la condition sine qua non pour se servir des trains de haut de gamme des réseaux européens (Interdelta, TEEM, TECE) et pour atteindre, sur d'autres relations, des performances de délai intéressantes.

La solution individuelle

Etre agréé par l'Administration des Douanes au titre d'expéditeur et/ou destinataire autorisé à dédouaner dans ses propres installations ou travailler dans le voisinage d'une zone sous douane.

L'agrément est conditionné au moins par un critère de volume: le trafic annuel doit atteindre un seuil déterminé.

La solution SNCB

Etre agréé par la douane n'est pas possible pour tous les expéditeurs ou destinataires utilisateurs du rail.

La SNCB insère donc un nouveau service dans la chaîne du transport.

Elle a obtenu l'agrément.

Elle peut donc se substituer à ses clients pour dédouaner leurs envois au départ ou à l'arrivée dans quelque 140 gares du réseau (et dans d'autres si des clients y apportent des trafics nouveaux suffisants).

Les avantages

A travers la SNCB, tout expéditeur ou destinataire de marchandises chargées en wagons complets est en quelque sorte "agréé".

Sur base d'une convention préalable, il confie à la gare de départ le dédouanement de ses wagons.

Ceux-ci ne doivent donc plus marquer d'arrêt en frontière. Ils remplissent donc l'une des conditions minimales pour être acheminés par les grands trains rapides, à délai de livraison concurrentiel.

Le même avantage est offert à l'arrivée des marchandises: le chemin de fer, destinataire agréé, procède au dédouanement en gare terminale et peut très rapidement mettre les wagons à disposition.

Une info plus complète?

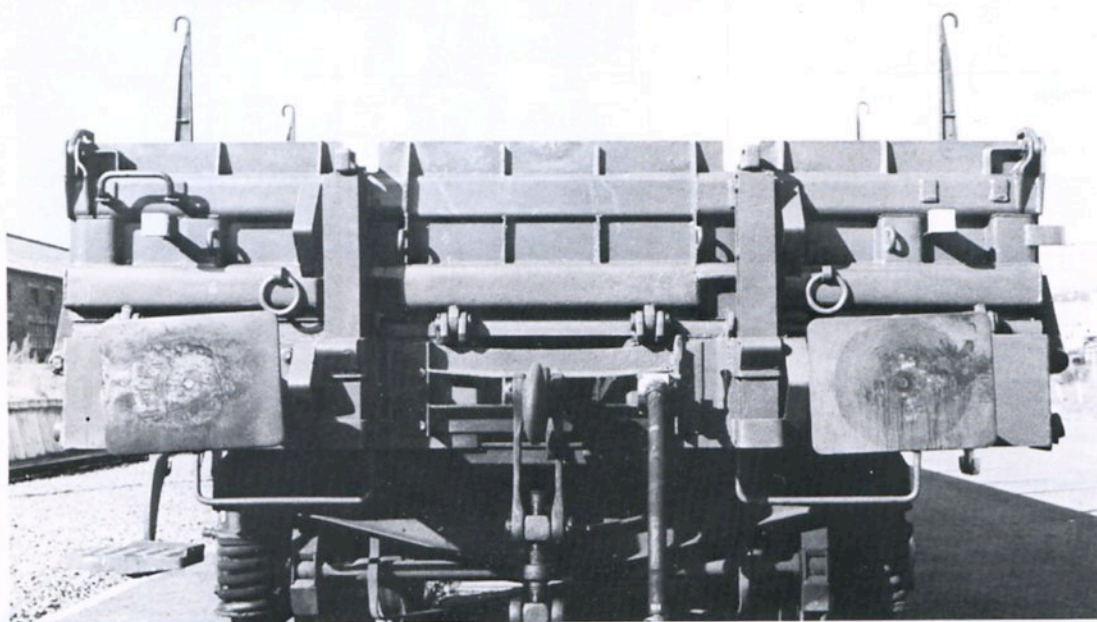
Appelez les experts "douane" de la SNCB: 02 / 525 26 16.

Prenez contact, si vous le préférez, avec la représentation ou agence commerciale de la SNCB dans votre région.

wagon plat à bogies et hausses rabattables

Res

DECEMBRE 1987



Les wagons Res ont un plancher d'une longueur de 18,50 mètres. Ils conviennent bien au transport de produits métallurgiques (poutrelles, fer à béton, etc.) et forestiers, de tubes, machines de toutes sortes, rouleaux de papier, tracteurs, machines agricoles, etc.

Les hausses d'about et les hausses latérales (rabattables) assurent les chargements con-

tre les déplacements anormaux, les basculements ou les chutes. Le rabattement des hausses d'about permet de charger des véhicules sur pneumatiques en passant d'un wagon à l'autre. Les hausses latérales sont généralement pourvues d'anneaux ou d'autres moyens d'arrimage.

Sur chacune des faces, huit rangers pivotants permettent

d'assurer les chargements plus hauts que les hausses: produits forestiers, tubes, poutrelles...

Les indications de charges autorisées et de charges concentrées figurent au flanc des wagons dans les tableaux habituels; les utilisateurs sont invités à y vérifier à chaque fois si leur chargement n'excède pas les limites prescrites.

**Adressez-vous
aux spécialistes**

Avant de choisir ce type de wagon, informez-vous. Convient-il vraiment au transport de vos marchandises? Est-il le plus indiqué d'entre tous?

Ces questions, et d'autres, d'ordre technique ou commercial, posez-les à nos experts:

Le département
Marketing & Ventes
Division Logistique 50-33
Tél. 02 / 525 44 64
525 44 66

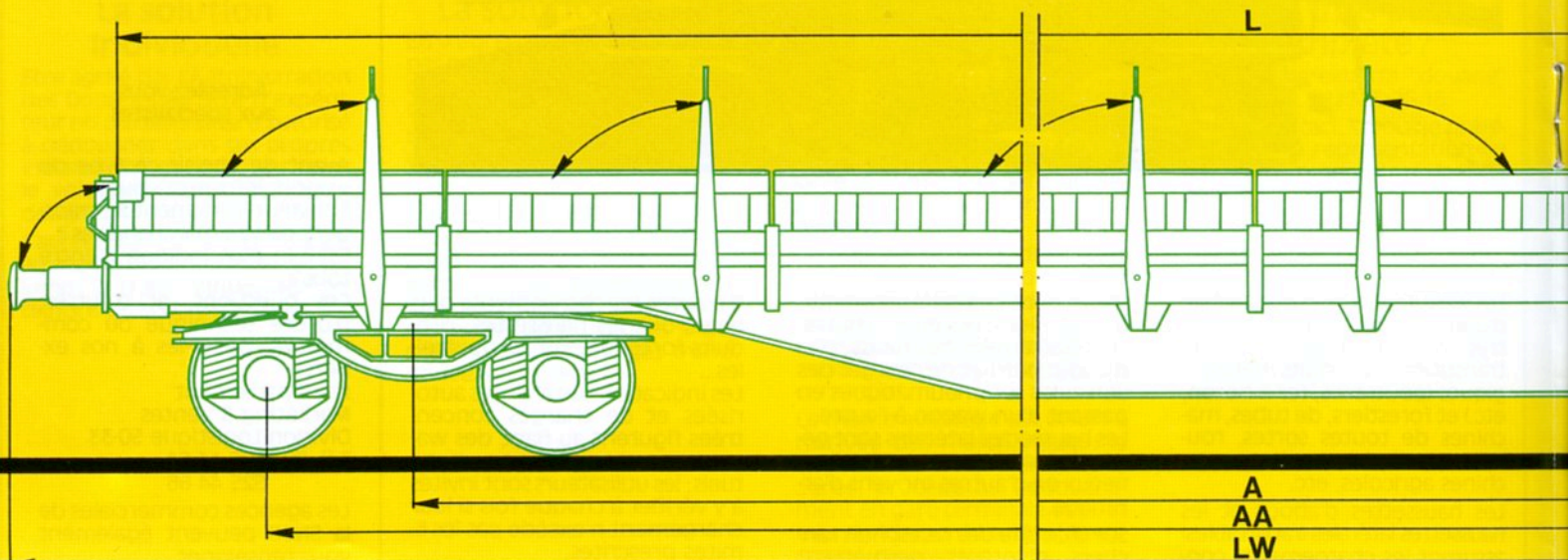
Les agences commerciales de la SNCB peuvent également vous renseigner.

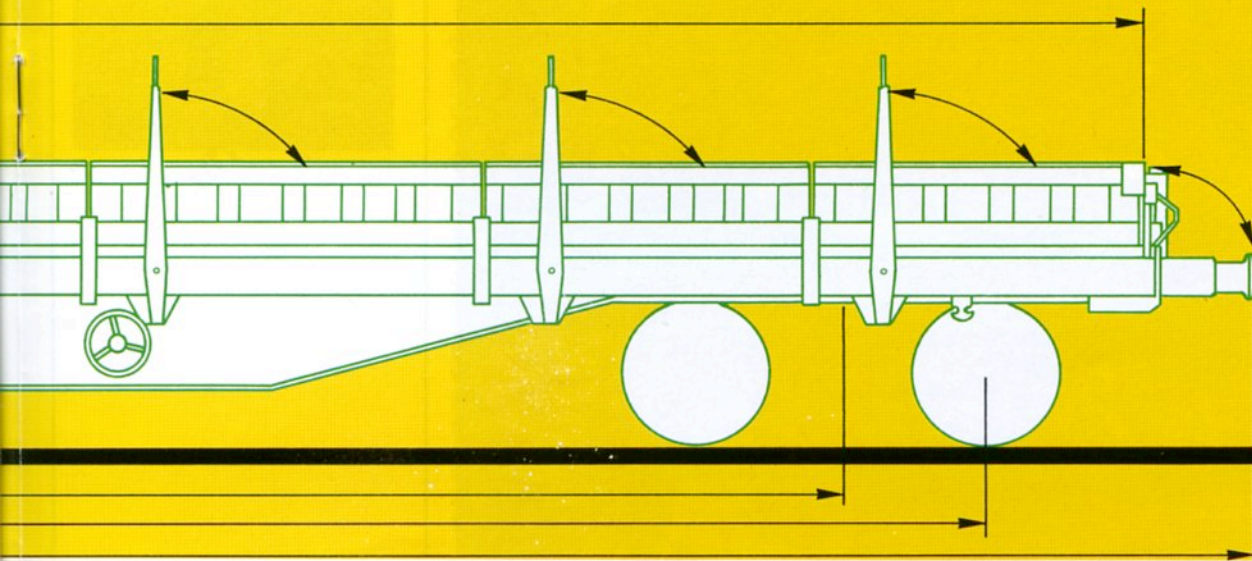
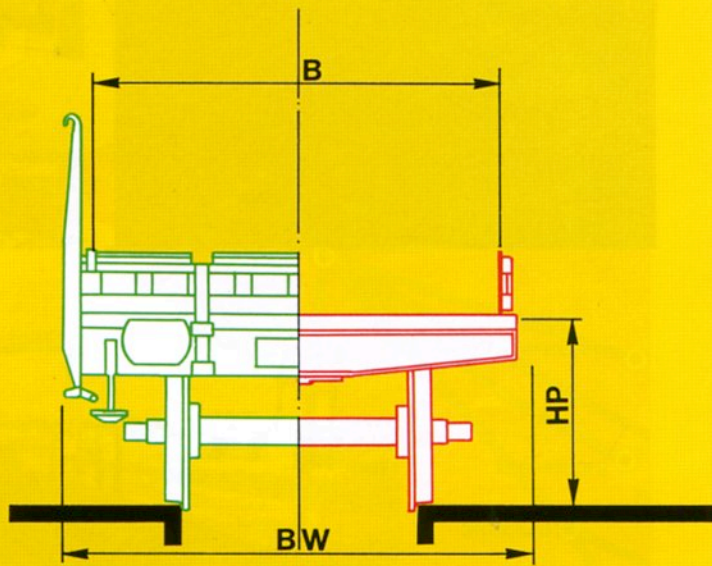
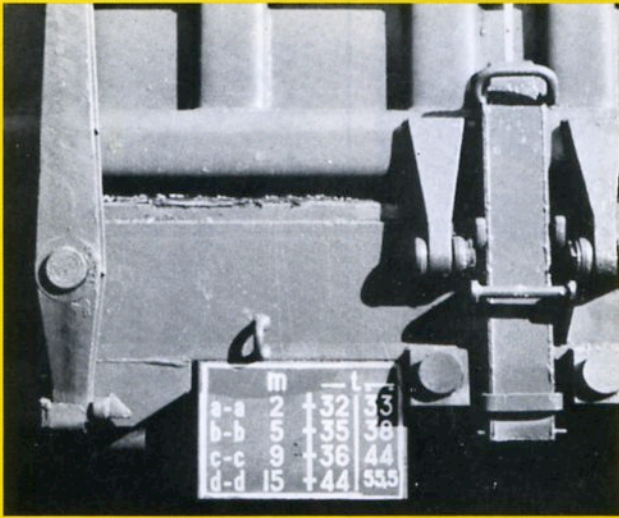
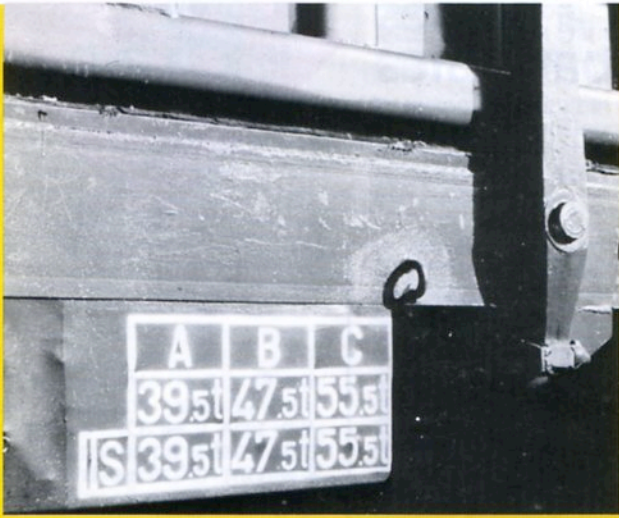
R wagon plat de type courant, à bogies

e à bords rabattables

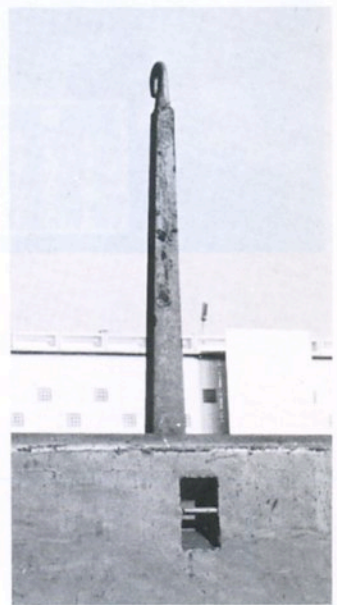
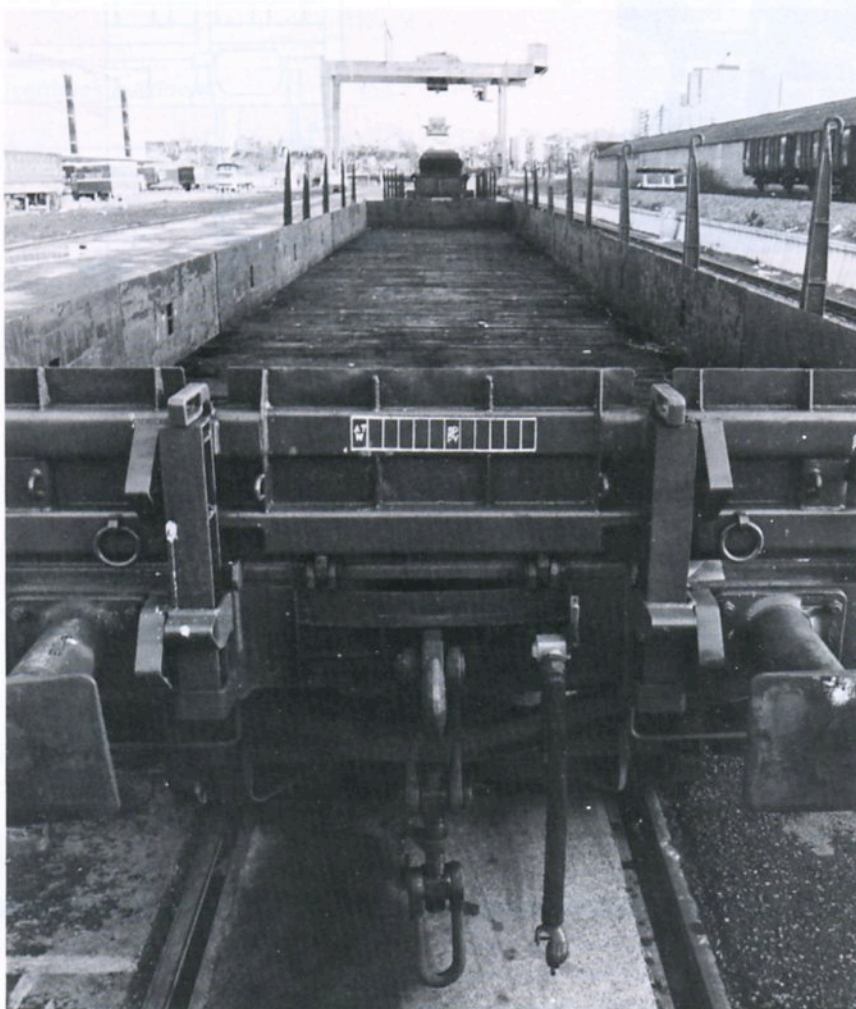
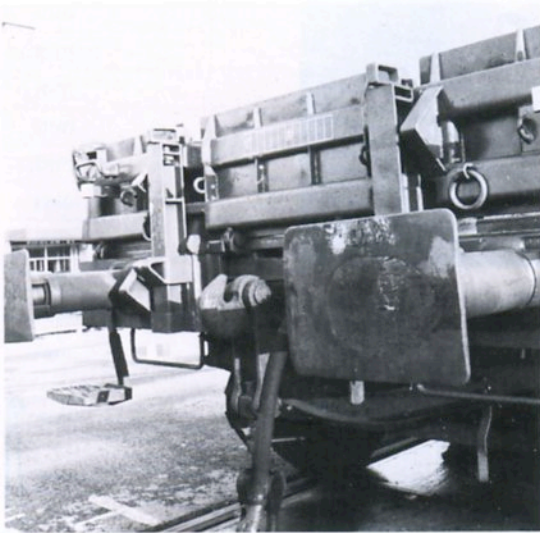
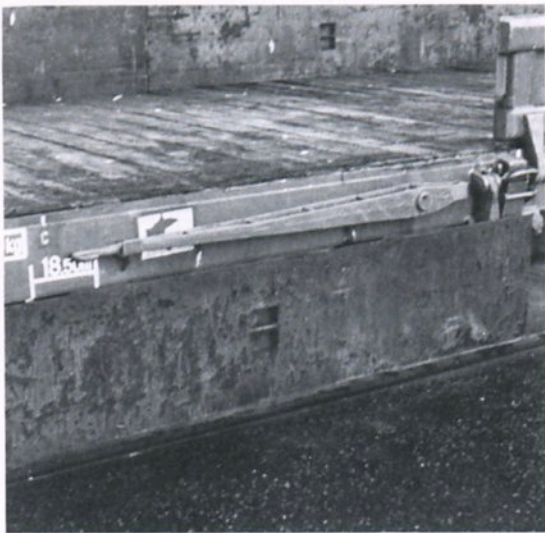
S apte à circuler à 100 km/h

1	Code		Res		Res							
2	Type		3514 D0		3514 D1							
3	Nombre		1.500		450							
4	Numéro du wagon	code international	11.88		11.88							
		numéro de série	393.6.000-a 7.499-a		393.7.500-a 999-a							
5	Année de construction		1971-72		1972							
6	Longueur hors tout = LW	mm	19.900		19.900							
7	Distance entre pivots de bogies = A	mm	14.860		14.860							
8	Distance entre essieux extrêmes = AA	mm	16.660		16.660							
9	Largeur hors tout = BW	mm	2.980		2.980							
10	Hauteur du plancher = HP.	mm	1.235		1.235							
11	Longueur utile = L	mm	18.504		18.504							
12	Largeur utile = B	mm	2.642		2.642							
13	Surface	m ²	48,8		48,8							
14	Hauteur des haussettes latérales	mm	524		524							
15	Hauteur des haussettes d'about	mm	524		524							
16	Ranchers latéraux	nombre	2 × 8		2 × 8							
		hauteur	mm	1.260	mm	1.260						
17	Ranchers d'about	nombre	—		—							
		hauteur	mm	—	mm	—						
18	Tare moyenne	t	24,4		24,4							
19	Charges autorisées	t		A	B	C		A	B	C		
				39,5	47,5	55,5		39,5	47,5	55,5		
			S	39,5	47,5	55,5	S	39,5	47,5	55,5		
20	Charges concentrées maximum	m-t	—				▲▲					
				m	t	m	t		m	t	m	t
			aa	2	32	2	33	aa	2	32	2	33
			bb	5	35	5	38	bb	5	35	5	38
			cc	9	36	9	44	cc	9	36	9	44
dd	15	44	15	55,5	dd	15	44	15	55,5			





wagon plat à bogies
et hausses rabattables



Panoramique sur le rail pour les écoles ... et les autres

155.000 enfants de 6 à 12 ans ont visité une gare au printemps. La SNCB les y avait invités, en groupe de classes, dans le cadre d'une action menée à

l'occasion de l'Année Européenne de l'Environnement.

Pour aider les enseignants à y voir clair, la SNCB a publié une plaquette - Bonjour le train - qui jette un regard panoramique sur toute son activité.

En automne, c'était la tour des 13/15 ans, qui obtiennent une rallonge pendant tout le mois de mai (pour bien clôturer l'Année Européenne).

La brochure est destinée en priorité aux enseignants qui accompagnent leur classe. Mais nous l'adresserions volontiers à un passionné du rail ou à un père (une mère) dont un enfant prépare, pour l'école, une "élocution" consacrée au chemin de fer. L'adresse d'Informations SNCB est la meilleure pour obtenir cette plaquette.



Suisse - Italie: 24 heures de mieux

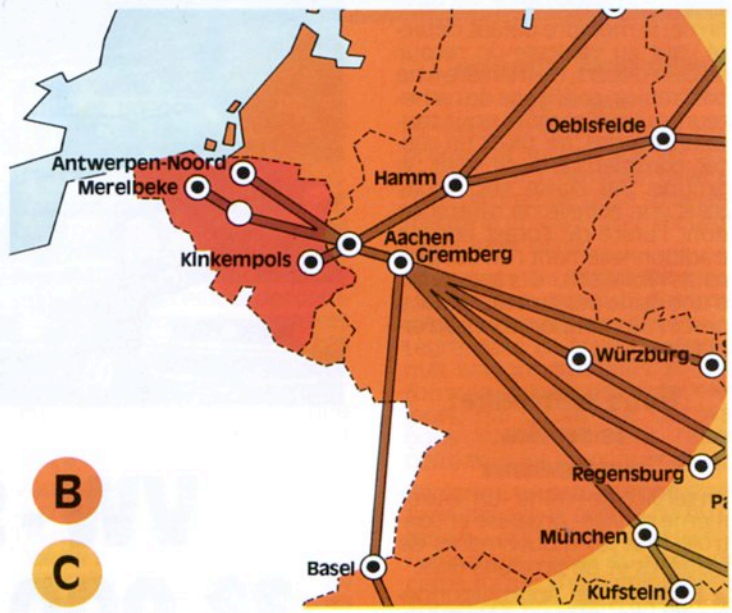
Un progrès, depuis fin septembre, dans la relation Belgique - Suisse/Italie via l'Allemagne. Le départ de Kinkempois vers

Montzen et Basel Bad a été retardé de 4 heures, de sorte que toutes les régions du pays aient accès le jour A à ce train qui atteint Basel Bad le jour B à 20 heures et Chiasso le jour C à 6 heures.

Jusqu'ici, compte tenu des horaires inter-formations, le départ jour A était impossible pour une bonne moitié des expéditeurs belges.

Désormais, la concentration sur Kinkempois est possible le jour A pour tous les envois du pays. Les expéditeurs que l'ancien horaire défavorisait gagnent donc à présent 24 heures sur leurs acheminements à destination de la Suisse et de l'Italie.

C'est une nouvelle qui prouve à quel point la rapidité est un objectif essentiel pour le chemin de fer.



Case 55 un peu plus large

Une information importante pour les expéditeurs qui font imprimer eux-mêmes leurs lettres de voitures (document CIM C 410).

La codification numérique des tarifs en trafic international de marchandises est portée en case 55 de la lettre de voiture. Une codification en 4 positions ne suffira plus à l'avenir pour désigner les tarifs internationaux et les accords particuliers. Décision a donc été prise de prévoir 6 positions dans cette case.

Nous montrons ci-contre comment se présentait la case 55 jusqu'à présent et comment il convient de l'imprimer dorénavant.

Pour suite utile.

Bevrachtingssecties (vervolg)
Sections de taxation (suite)
Frachtberechnungsabschnitte (Fortsetzung)

4	Vracht - Port - Fracht - van - de - von	54	55	Toegepast tarief	56	57	58
tot - pour - bis							
63	Code	64	km	65	Kosten Frais Gebühren		
		70	Munt Monnaie Währung				

nouveau

Bevrachtingssecties (vervolg)
Sections de taxation (suite)
Frachtberechnungsabschnitte (Fortsetzung)

4	Vracht - Port - Fracht - van - de - von	54	55	Toegepast tarief	56	57	58
tot - pour - bis							
63	Code	64	km	65	Kosten Frais Gebühren		
		70	Munt Monnaie Währung				

A l'orée de Bruxelles, sur le territoire de Forest, non loin de l'autoroute de Paris, Volkswagen Belgique a, depuis 1970 - après 22 années d'existence sous une autre dénomination - poursuivi une progression remarquable dans un secteur que l'on dit pourtant "en crise".

Troisième assembleur de voitures sur le territoire Belge en 1985, avec une part de plus de 16% des véhicules produits, Volkswagen Belgique a pu, en mars de la même année, fêter le montage de la sept millionième Golf (7.000.000 pour l'ensemble des usines du groupe), l'une des 168.488 produites en un an à Forest, soit une production quotidienne de plus de 900 unités. En 1986, nouveau score: 192.649 voitures, soit une moyenne de 1000 par jour.

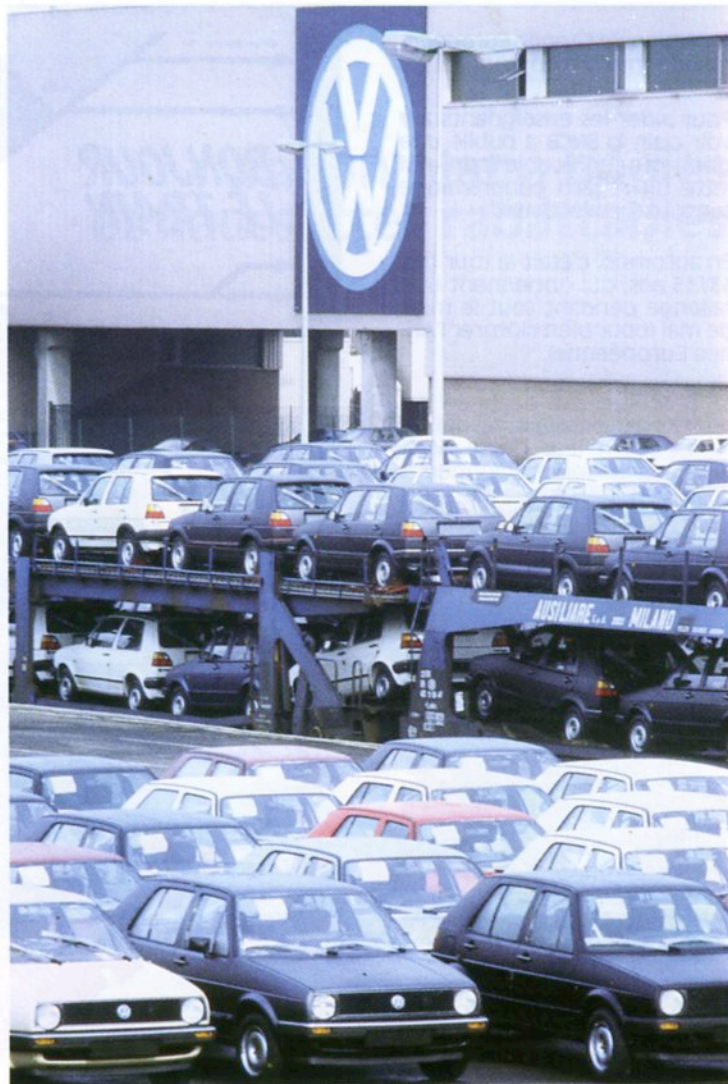
VW confie à des robots le travail "ordinaire" et à un personnel qualifié les tâches de fine diversification et le contrôle de qualité. Ce dernier concept est au centre des préoccupations de la firme: le moindre défaut détecté vaut au véhicule un retour en case départ, de manière à ne pas trahir la confiance des acheteurs qui est, comme pour toute entreprise, un pilier du succès commercial. A ce sujet, le groupe VW classe ses usines dans une échelle de référence dont l'unité de Forest occupe traditionnellement l'un des plus hauts échelons. Il s'agit donc d'une usine performante, qui a besoin de transporteurs performants.

Notre partenaire: le service "mouvements"

Un service de l'usine - un seul et même service - organise et contrôle tous les mouvements de matières et de produits finis.

★ Il reçoit les approvisionnements de pièces détachées, qu'elles proviennent d'autres usines du groupe (pièces de tôlerie, éléments mécaniques essentiels et moteurs) ou des usines de fournisseurs indépendants.

★ Il gère un stock de pièces de quelque 3.000 références, idéalement dimensionné, c'est-à-



VW - SNCB: 33.000 wagons par an

dire étroitement adapté aux besoins de la production et limité à des termes aussi courts que possible.

★ Il répartit les pièces détachées tout le long des chaînes selon un système informatisé très astucieux.

★ Enfin, il assure, en aval, l'expédition des 1000 voitures montées chaque jour au départ d'un parking qui peut absorber au plus 13 à 1500 véhicules (autrement dit un jour et demi de production).

En majorité, ce service occupe des caristes (plus de 200) qui circulent sur toute la surface de l'usine pour distribuer la substance dont les chaînes se nourrissent. Mission essentielle si l'on calcule qu'en équipe de jour, de 6 à 22 heures, chaque minute, une voiture neuve peut rejoindre le parking.

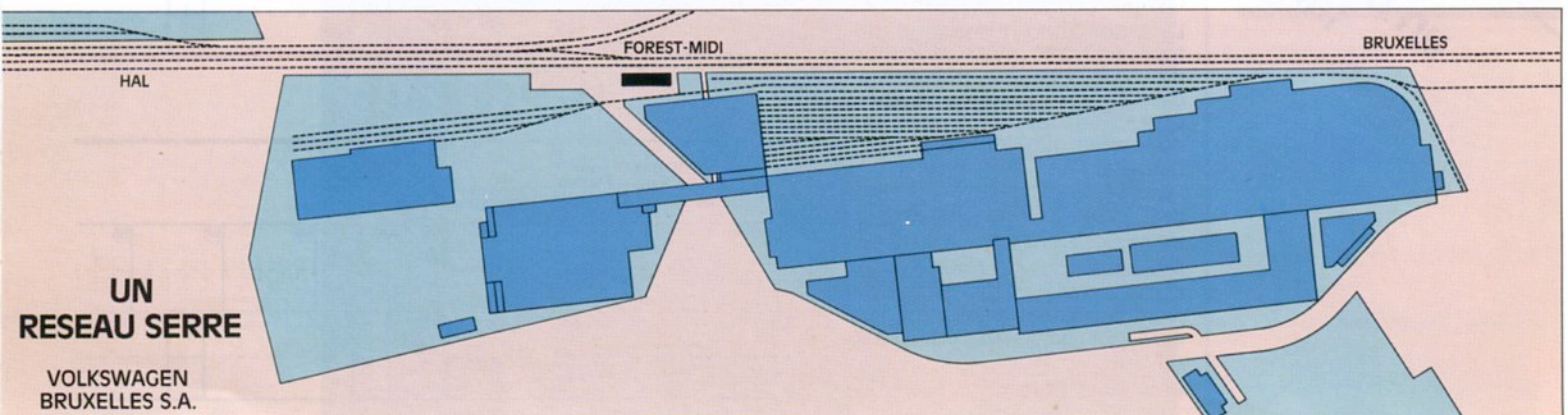
Derrière ce département se trouvent les transporteurs, acteurs à part entière de la méthode de travail. Le chemin de fer en est, bien entendu.

Back ground ferroviaire

Le groupe VW (européen) possède 150 grands wagons fermés articulés qui travaillent en rotation permanente entre les usines pour transporter notamment les éléments de carrosserie et de mécanique. Il se sert également de wagons loués pour le transport des autos, et de wagons Tbis et Hbis des réseaux ferroviaires concernés. Pourquoi des Tbis et Hbis? Parce que ceux-là présentent le volume minimal pour un travail rentable.

Dans l'un de ses grands wagons articulés, VW empile 66 containers chargés de 9 boîtes de vitesses (des pièces très lourdes). Faites le calcul: 594 boîtes arrivent ainsi en une fois, deux tiers de la quantité nécessaire pour une journée de production. Au retour, les mêmes wagons peuvent remonter 72 containers vides; c'est dire s'ils présentent un volume intéressant: grosso modo deux fois et demie le volume d'un Tbis ou Hbis.

On trouve par contre moins lourd mais plus volumineux. Des



1000 golf montées tous les jours, 60% sont des "4 portes", le reste des "2 portes". L'usine, pour tourner à plein, a donc besoin tous les jours d'environ 3.200 portes livrées en containers-cadres par groupes de 10. Quel volume!

Evacuer toutes les deux heures

VW Bruxelles possède 6 points de déchargement ferroviaire, en plus d'un faisceau de 12 voies en cul-de-sac qui constitue sa gare de triage. Trois véhicules Unimog assurent les mouvements jusqu'à l'entrée des halls, après quoi les wagons sont mus par une chaîne sans fin, le temps d'être déchargés et éventuellement rechargés de "vidanges".

Dans l'ensemble, 8 trains complets arrivent à Forest chaque semaine tout droit des usines allemandes. A cela s'ajoutent 14 à 15 wagons quotidiens expédiés par des fournisseurs indépendants. Une méthode particulière d'acheminement de ces derniers a été mis au point il y a trois ans. Les fournisseurs allemands dirigent leurs wagons sur Montzen où se fait une concentration; l'arrivage à Forest est donc groupé en rame, ce qui procure une accélération sensible des mouvements (une journée gagnée depuis que ce système est au point). Les wagons arrivés à Montzen à 17 h sont à Forest le lendemain matin à 9 h. : Montzen joue donc le rôle d'une gare de formation axée sur le délai jour A/jour B prévu par le Plan-TOP de la SNCB.

On peut estimer qu'une moyenne de 50 wagons entrent tous les jours sur le raccordement de Forest (soit 11.200 dans chaque sens par an). Un raccorde-

ment assez exigü, qui oblige à évacuer les wagons vides ou chargés de vidanges en moyenne toutes les deux heures, de manière à éviter les embouteillages. Des investissements sont engagés pour agrandir cette aire de travail.

Le trafic d'approvisionnement est pratiquement constant. L'usine disposant d'une réserve de stock d'un jour et demi en tôlerie et de trois jours pour les autres fournitures, le maillon "transport" ne peut faire défaut: il faudrait ralentir la production, sinon l'arrêter tout bonnement.

En aval, au-delà de 300 kilomètres, le chemin de fer est très compétitif. Aussi prend-t-il en charge des transports de voitures pour l'Italie, la France, la Hollande, et des villes allemandes éloignées (Munich, Bremen, Kiel, Nuremberg...). Ce trafic mobilise 5.000 wagons par an.

En train, les voitures quittent Forest le lendemain de leur montage. Par la route, elles partent généralement le surlendemain, ce délai supplémentaire étant indispensable à l'accomplissement de tâches administratives.

D'autres transports de voitures du groupe VW touchent également la Belgique: des usines allemandes et des usines espagnoles vers notre pays, ou des usines allemandes vers la France en transit par la Belgique. Quelque 7.700 wagons assurent ces transports.

Qualités marquantes

Les grands wagons du groupe, nous l'avons dit, tournent en permanence entre les différentes usines. Le groupe leur a fixé une cadence de rotation de quatre jours entre Wolfsburg et Bruxelles: un pour charger en



Allemagne, un pour le trajet aller, un pour décharger en Belgique et un pour le trajet de retour. C'est, de l'avis, même du responsable du trafic à Forest, une cadence très élevée.

D'autant que parfois, pour atteindre le seuil de rentabilité d'un wagon, on y fait du chargement groupé: un approvisionnement de pièces lourdes complété de pièces volumineuses plus légères. Cela n'arrange pas les réceptionnaires de Forest, qui doivent alors jongler sur leur réseau intérieur pour que le wagon soit déchargé en deux fois, à deux endroits différents.

Vous l'avez compris, VW a choisi le chemin de fer pour ses qualités marquantes: sa grande capacité de transport, la rapidité des acheminements, sa fiabilité, qui permet les programmations les plus serrées, et sa faculté de s'intégrer souplement aux extrémités de la chaîne de production.

Une chose est sûre, et nous l'avons constatée en traversant halls et bureaux: le partenariat VW/SNCB est un exercice de dialogue permanent, dans lequel chacun est attentif aux problèmes de l'autre. En 1986, le Plan TOP a donné toute satisfaction à Forest. Même si l'on travaillait déjà vite, on a encore gagné deux heures sur le délai de mise à disposition. Des améliorations ont été apportées constamment à la réalisation des acheminements - on peut rappeler celle qui a porté sur le groupe des wagons isolés venus d'Allemagne.

Cette attention constante a porté ses fruits: de 1983 à 1986, le trafic a augmenté sur toutes les relations. Des chiffres: 80% de mieux pour les pièces détachées, 25% pour les voitures achevées.

L'actualité ferroviaire pas à pas

S'il fallait donner encore une preuve de l'intérêt que VW Bruxelles porte à l'offre ferroviaire, nous dirons que cette société a mérité le titre de "premier gros client Inter Delta".

Le nouvel Inter Delta a fait mouche à Forest. A chacun des trois départs hebdomadaires, VW intègre dans ce train de cinq à huit wagons complets. Et si la formule était applicable tous les jours, nul doute que des wagons VW prendraient l'Inter Delta tous les jours ouvrables.

Personne ne sera étonné d'apprendre que la qualité de la rotation a été l'élément déterminant au moment du choix de cette forme d'acheminement. Travaillant sur base d'un parc de matériel limité, avec des programmes d'utilisation très serrés, VW devait être séduit par cette offre performante et compétitive.

La garantie de respect du délai d'acheminement (sanctionnée le cas échéant par une ristourne sur le prix de transport) fait de la formule Inter Delta un outil particulièrement bien adapté aux besoins de l'entreprise forestoise. La gare de Forest-Midi, proche voisine de l'usine, est l'un des points de concentration belges des wagons complets en trafic Inter Delta. Pouvaient-ils rêver meilleures conditions?



Terminal conteneurs de Genk un œil sur l'Allemagne



Un centre de transport appelé BELSTOR (pour Belgian Storage) est à l'étude dans le cadre de la diversification des activités des Kempense Steenkoolmijnen. Implanté à Genk, ce centre devrait mettre à la disposition de la clientèle toutes les fonctions logistiques d'entreposage, de distribution, de transbordement et de manutention de marchandises.

Belstor est une société anonyme dont les KS sont le partenaire le plus important. La stratégie de l'entreprise est orientée vers quatre marchés-cibles: l'industrie campinoise (Limbourg), les ports belges, les zones industrielles de la CEE et des zones d'outre-mer. L'exploitation d'un terminal pour conteneurs a déjà démarré, sur des terrains disponibles à Winterslag, en collaboration avec la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats. Il a pour premier client la société Freightliner, filiale conteneur des chemins de fer britanniques. A l'avenir, il pourrait être exploité dans le cadre de la société Belstor ou en étroite concertation avec celle-ci.

Les Ferry-Boats, qui exploitent déjà les terminaux de Zeebrugge, complètent ainsi leur gamme d'activités de transport de marchandises par chemin de fer et dans les ports. L'hinterland de Zeebrugge est principalement limité à la Belgique et au nord de la France. Dans l'optique d'une croissance garantie du terminal de Genk, cet hinterland devrait être étendu vers l'est, particulièrement aux

grands bassins industriels allemands.

Le terminal conteneurs d'Athus, à l'extrême sud de la Belgique, dessert particulièrement le Luxembourg, la Moselle, le sud rhénan, la Saare et l'Alsace. En quelques années, il a pu développer là un trafic important au départ de Zeebrugge. Le terminal de Genk-Winterslag est le complément logique de ce concept rail-route, avec pour terrain d'action le Limbourg (belge et hollandais), le bassin de Liège, et la zone industrielle allemande Rhin-Ruhr. Un trafic ferroviaire peut aussi être développé avec la France et l'Espagne, et le terminal est bien situé pour les trafics futurs via le tunnel sous la Manche.

Tous les ports, armements, expéditeurs et transporteurs peuvent se servir de ce terminal. D'autres prestations que l'entreposage et le transbordement des conteneurs y sont prévues: entre autres le transbordement de semi-remorques hückepack, la manutention de marchandises en containers (chargement et déchargement de ceux-ci), la répartition de containers et de semi-remorques.

L'exploitation est assurée sur les terrains et par du personnel de KS. La livraison et l'entretien de l'engin de manutention, la formation et l'encadrement du personnel, l'administration, la tarification et la commercialisation sont assurés par les Ferry-boats. Dans la mesure où le terminal s'avérera viable, une so-

ciété d'exploitation sera créée, avec la participation d'autres partenaires du monde du transport.

La SNCB ne participe pas directement à l'exploitation de ce terminal. Mais elle y apporte sa collaboration sous la forme de liaisons rapides et régulières à des conditions commerciales attractives. A la condition de pouvoir traiter un trafic assez volumineux, elle pourra créer des relations directes rapides avec Zeebrugge et d'autres pôles de transport à potentiel important.

Les caractéristiques du terminal

Ouvert du lundi au vendredi de 7 à 19 heures.

Liaison ferroviaire avec Zeebrugge:

★ départ port jour A 17h45 - arrivée Genk-Winterslag jour B 5h37;

★ départ Genk-Winterslag jour A 19h50 - arrivée port jour B 6h55.

La manutention est réalisée au moyen d'une grue mobile Belotti, d'une capacité de 40 tonnes. Des manutentions hückepack peuvent aussi être réalisées.

Deux hectares sont disponibles pour l'entreposage des conteneurs et des activités complémentaires.

Dans une première phase, l'organisation des transports routiers est à la charge des clients du terminal, des armements et des expéditeurs. Dans l'avenir, ils seront assurés à l'intervention du terminal même.

TRANSCALDIA: une première édition réussie

Une foire maritime internationale a été organisée pour la première fois à Anvers en septembre. Les promoteurs de cette manifestation ont pu compter d'emblée sur le vif intérêt du

monde du transport: 150 exposants, occupant une surface de stands de 10.000 m², c'est la preuve qu'un besoin existait réellement.

Transcaldia 87, Antwerp Port and Freight Exhibition, a donné à ses visiteurs en premier lieu une vue globale des services offerts par les entreprises implantées dans le port qui développent des activités de transport, de manutention, d'entreposage

et de distribution de marchandises. Les feux de la rampe éclairaient aussi des organisations représentatives du transport terrestre, de l'aide à l'exportation et des services périphériques (banques, assurances, experts, etc.). En un mot, Transcaldia fut la foire professionnelle de choix pour quiconque s'intéresse à l'univers anversois. La SNCB y était présente, cela va de soi, avec plusieurs partenaires sous le label unique "Chemins de fer européens".

Anvers est pour la SNCB un client de taille. Plus d'un tiers du volume transporté en wagons complets passe par le port. Le succès d'Anvers détermine donc indirectement la croissance du transport ferroviaire, mais l'inverse est vrai aussi: l'omniprésence du chemin de fer dans le port stimule le développement de celui-ci. Voilà pourquoi la DB, les NS, la SNCF, les CFF, les FS, Intercontainer, Interfrigo et Interferry ont fait stand commun avec la SNCB à Transcaldia.

Examinant les résultats de cette participation, tous les partenaires présents dans le stand ferroviaire soulignent l'intérêt d'une participation sous le label Chemins de fer européens, qui donnait une vision moderne et d'avenir, appréciée par les visiteurs. L'Europe des années 90 ne connaîtra plus de frontières. Dans ce contexte, les sociétés de chemins de fer agiront dans un esprit commun, les unes au nom des autres. L'absence de concurrence entre réseaux européens fut une découverte pour quelques visiteurs; la majorité des autres avaient compris depuis longtemps déjà qu'une collaboration étroite est acquise et ne pourra que se renforcer au fil du temps.

Les contacts noués, les rendez-vous pris en quelques jours d'exposition ont fait de Transcaldia, pour les chemins de fer européens, un moment privilégié de dialogue avec la clientèle.



1er janvier 1988 nouveau tarif Belgique- Allemagne

Le tarif Belgique-Allemagne (n° 6600) pour wagons complets a été revu et adapté, pour paraître, le 1er janvier prochain, dans une version encore plus claire, plus simple, plus attrayante.

Cette nouvelle version présente des prix forfaitaires par wagon, indépendants de la nature de la marchandise et du tonnage chargé. Ces prix varient uniquement en fonction du type de wagon utilisé et de la distance totale de bout en bout via le point-frontière de Montzen-Aachen West.

La plupart des wagons de particuliers bénéficient d'une ristourne de 15%. Les frais pour formalités douanières sont simplifiés. En Belgique, ils ne sont pas perçus lorsque les formalités sont accomplies par la clientèle à l'intérieur du pays. Moyennant rétribution, la SNCB, reconnue "expéditeur/destinataire agréé" par l'Administration des Douanes depuis le 31 mai 1987, peut s'occuper elle-même du dédouanement.

Les prix de transport sont exprimés en francs belges et en deutsche marks. Sur base de l'article 6 de la CIM, il est toujours possible, partant des prix du tarif, d'obtenir des réductions dans le cadre d'accords particuliers.

Le tarif proprement dit est inséré dans un manuel de vente moderne, à l'usage de la clientèle qui y trouvera une foule de renseignements intéressants.

En 1ère partie, ce manuel contient une liste d'adresses utiles auprès de chacun des réseaux, une carte synoptique des réseaux ferroviaires belge et allemand (qui reprend les principales gares et lignes ouvertes au trafic de marchandises par wagons complets) et un inventaire des wagons disponibles, les plus utilisés, avec leurs photos et leurs caractéristiques techniques. Les sociétés de location de wagons de particuliers y sont également répertoriées.

En deuxième partie, un distancier reprend les distances entre d'une part les gares belges et allemandes ouvertes au trafic marchandises, et d'autre part le point frontière de Montzen-Aachen West.

Seule la troisième partie contient l'aspect tarifaire proprement dit, avec les principales dispositions et les tableaux de prix.

Enfin, en quatrième partie, la clientèle trouvera un tableau donnant un aperçu des différents temps de transport entre gares belges et allemandes et vice-versa. Dans presque tous les cas, moins de 48 heures suffisent pour relier deux gares entre elles (37 heures de Bruxelles TT à Lübeck; 25 heures d'Antwerpen à Koblenz; 17 heures de Hasselt à Mannheim...).

Ce nouvel instrument de vente ne pourra que contribuer à l'accroissement du trafic ferroviaire entre la Belgique et l'Alle-

magne, accroissement déjà très net dans le cadre de ce tarif puisque le total des marchandises transportées est passé de 1.950.000 tonnes en 1983 à 2.550.000 tonnes en 1986, soit 30% de progression.

L'édition du tarif peut être obtenue à l'adresse suivante:
SNCB - Département
Marketing & Ventes
Bureau de Vente des Tarifs -
50.112
Rue Ravenstein 60 bte 24
1000 Bruxelles
Téléphone 02 / 525 26 88

Des informations complémentaires vous seront données sur simple demande à
SNCB - Département
Marketing & Ventes
Bureau des tarifs - 50.311
Rue Ravenstein 60 bte 24
1000 Bruxelles
Téléphone 02 / 525 36 28



TTB: un bon cru

Le soleil brillait. L'humeur était à voir du pays. Les journées TTB (Train-Tram-Bus) des 3 et 4 octobre derniers n'ont pas manqué à la réputation de "popularité" acquise depuis quelques années. Au total, quelque 150.000 personnes ont profité de cette opportunité de prendre les transports en commun très librement, pour un prix incontestablement attrayant.

L'année dernière, il ne s'agissait que d'une journée; on avait compté 128.000 participants. L'étalement de l'action sur un week-end complet en 1987 a procuré cet avantage d'éviter les super-pointes de fréquentation, pendant lesquelles les véhicules surpeuplés n'avaient sans doute pas donné des transports en commun l'idée chatoyante dont portaient les organisateurs. Cette année, pas de doute, on y gagnait en confort.

La SNCB a mis en ligne 559 trains complémentaires (254 en 1986): 248 le samedi et 311 le dimanche. Car le dimanche fut la journée de choix: 93.000 voyageurs ont pris le train, contre 57.000 la veille. Plus de la moitié de tous ces voyageurs avaient acheté leurs billets à l'avance, profitant ainsi d'une réduction supplémentaire de 20 francs sur le billet individuel, 40 francs sur le billet de groupe. Des "individuels", on a pu en compter 63.000, tandis que 87.000 personnes ont voyagé sous le couvert d'un billet de groupe.

Un bon tiers des voyageurs avaient choisi pour destination une station du littoral. En "haute Belgique", Eupen, Namur et Dinant ont fait les meilleurs scores de popularité. Mais des villes comme Bruges, Gand et Liège se sont bien défendues aussi.

La formule week-end TTB a été reçue de façon très positive par le public. Pour les sociétés de transports en commun - et le chemin de fer en particulier - 1987 aura donc été un bon cru, de ceux dont on parle quand on prépare les saisons suivantes.





un cadeau qui nous honore!

Des envois réguliers pour ce destinataire suisse: 40 à 50 tonnes par voyage. L'expéditeur belge a bien fait de choisir le train, son trafic est précis comme... une montre suisse. Celle que

lui offre son client, enchanté du service rapide, fiable, performant. Un cadeau apprécié, qui nous honore. Car il rend hommage à notre organisation TOP + TEF, notre service performance et régularité.

chemins de fer belges

