



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-Ventes.

Editeur responsable:
W. Van Gestel - Bruxelles

Rédaction:
Rue Ravenstein 36 bte 7
1000 Bruxelles
Tél. 02/525 36 35 - 525 36 84
Téléfax 02/525 40 45
Télex 20424

Impression:
Hoorens Printing - Kortrijk-Heule

Membre **fppb**

Photos:
Esso, ALZ, SNCB

AU SOMMAIRE DE CE NUMERO

En couverture: automobile et chemin de fer.

L'une ne va pas sans l'autre, soit pour sa construction, soit pour le carburant qu'elle utilise. Voyez en pages 3 à 6.

ALZ: pas un kilomètre à vide
Le producteur campinois d'aciers spéciaux a conclu avec la SNCB des contrats de transport basés sur le rendement optimal d'un matériel parfaitement adapté. En pages 11 et 12.

Le wagon Rs
Une mise à jour de la fiche technique que nous avons publiée en 1981. En pages 7 à 10.

Voyages internationaux
Nouveau printemps pour l'accueil des voyageurs et la vente des billets. En page 15.

Et quelques nouvelles brèves:
★ La parution d'un Vade Mecum pour les expéditeurs de marchandises - page 13.
★ La mise en marche d'un nouveau train vers la Suisse et l'Italie - page 13.
★ Quelques mots sur la nouvelle structure du tarif Benelux (n° 8800) - page 13.
★ Un changement d'adresse à noter si vous travaillez avec la région de Namur - page 14.
★ Une obligation nouvelle - et importante - pour qui expédie des marchandises dangereuses - page 14.
★ Un nouveau projet de commercialisation du conteneur maritime chez Intercontainer - page 14.

A votre service: le Département Marketing-Ventes

★ services centraux

1000 Bruxelles
Rue Ravenstein 60 bte 24
1000 Bruxelles
Télex 25.035
Téléfax 02 / 525 46 05

★ dans les districts

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

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

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

5000 Namur
Rue Borgnet 7
Tél. 081 / 22 30 84

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

7000 Mons
Square Roosevelt 14
Tél. 065 / 33 59 79

9000 Gand
Koningin Maria Hendrikaplein 2
Tél. 091 / 22 71 00 - 21 99 58
Télex 12.963

8000 Bruges
Stationsplein 2
Tél. 050 / 38 39 97

8500 Courtrai
Onze Lieve Vrouwestraat 9
Tél. 056 / 22 00 49

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

3500 Hasselt
Stationsplein 4
Tél. 011 / 22 32 65



PRINTEMPS SUR TOUTE LA LIGNE

C'est le mot d'ordre pour les 23 réseaux ferroviaires qui participent à l'organisation TEF, Trans Euro Freight, la grille des trains performants de trafic diffus. Ce printemps international s'impose peu après le printemps belge, éclos sous le label TOP Plan, Transport Optimalisé.

TOP et TEF ont l'œil rivé sur les besoins des clients du rail. Ils sont accompagnés de nouveautés logistiques qui élèvent la qualité, la fiabilité et la compétitivité du produit ferroviaire. Ils intéressent autant les nouveaux clients que les fidèles du chemin de fer.

En travaillant de la sorte, nous ouvrons avant la lettre le grand marché européen des transports. Dans des créneaux de distance et de masse qui conviennent idéalement à l'offre ferroviaire, grâce à un support logistique complet et performant, nous allons à la rencontre des besoins contemporains. Nous perfectionnons nos produits pour satisfaire les expéditeurs les plus exigeants.

Consultez-nous. Notre palette de solutions vous surprendra. Au printemps, **tout est possible.**

Jacques Cornet
Directeur général adjoint



Industrie automobile: la "rail connection"



L'industrie automobile belge se porte bien: en 1986 et 1987, on a vendu sur notre territoire environ 400.000 voitures. La Belgique est un pays assembleur. Plus d'un million de voitures y sont montées chaque année, dont 90% pour l'exportation. Toutes les marques du monde entier sont "représentées" chez nous. Cela implique d'importants flux d'échange qui vont "comme sur des roulettes". Et la SNCB, transporteur de masse à grande capacité, joue à cet égard un rôle actif et croissant.

Au-delà de la concurrence

La voiture et le train sont géné-

ralement considérés comme d'après concurrents. Pourtant, l'existence de l'une ne se conçoit véritablement pas sans l'autre.

Avant même qu'une automobile prenne forme, le train achemine de grandes quantités de pièces détachées vers les chaînes de montage. On a pu s'en convaincre en lisant dans notre précédente édition le reportage consacré à Volkswagen Bruxelles.

En aval, beaucoup de véhicules finis prennent le train pour les centres de distribution. Et lorsqu'il part en vacances, l'automobiliste peut emporter son véhicule en train-autos-couchettes,

évitant ainsi les bouchons de l'été et les nuits au volant.

Si bien que l'automobile est, en dehors de tout esprit de compétition, une préoccupation quotidienne pour le chemin de fer.

Un sérieux client

L'industrie automobile est un sérieux client pour le chemin de fer. Elle constitue un segment de marché en expansion constante, comme le prouve la croissance de trafic de 8,8% comptabilisée en 1987 par la SNCB (tout compris: pièces détachées et véhicules achevés).

En unités de chargement, le tra-





fic de 1986 (dans les deux sens) s'est présenté comme suit:

- ★ 50.000 wagons de pièces détachées;
- ★ 30.000 wagons de racks, palettes et autres emballages vides en rotation entre les usines;
- ★ 64.000 wagons de "produits finis", portant environ 700.000 voitures et véhicules utilitaires.

D'où vient cette évolution positive?

D'une détermination des prix adaptée au marché. Et d'un service de qualité - régulier et rapide - tel que les pointes de trafic soient absorbées sans le moindre problème.

L'un des résultats les plus remar-

quables en cette matière a été réalisé pour Ford entre Genk et le terminal SeaRo de Zeebrugge (SeaRo Ford center): en 1987, quelque 48.800 voitures Sierra et utilitaires Transit ont été transportés par fer à destination finale de la Grande-Bretagne.

Le terminal SeaRo

SeaRo est un chargeur zeebrugeois en forte expansion: son volume global de trafic est passé de 2,35 millions de tonnes en 1986 à 3,2 millions de tonnes en 1987. Une croissance due, entre autres, aux opérations réalisées pour Ford et BMW, et telle que la société a besoin d'extensions

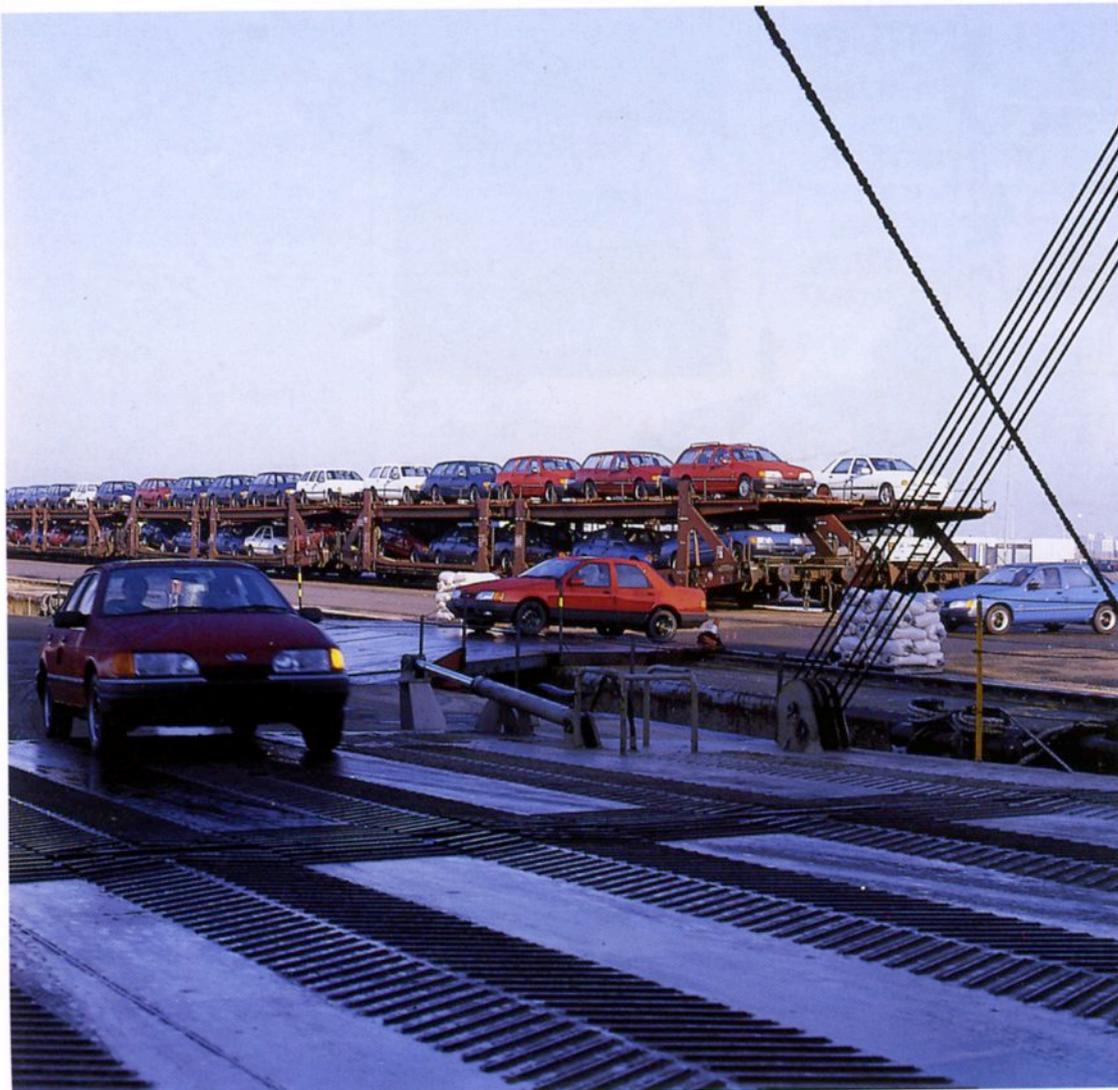
de surface pour répondre à la demande. SeaRo opère le déchargement des véhicules, leur parcage temporaire sur ses propres terrains et leur chargement sur ferry-boats.

Il y a quelques années, Ford faisait transporter par camion vers Zeebrugge et Flessingue ses voitures destinées à la Grande-Bretagne. Depuis 1985, le transfert au rail est total. Tout passe par Zeebrugge, entre les mains de SeaRo, grâce à la programmation dynamique et bien intégrée mise au point par la SNCB.

Ford apprécie la formule: sur une production totale de 341.200 véhicules en 1987 (59.400 Transit et 281.800 Sierra), l'usine de Genk en a confié environ 160.000 à la SNCB, pour diverses destinations européennes. Cette part de marché de 46 à 47% est d'autant plus significative si l'on sait que Ford écoule une bonne partie de sa production dans le Benelux et les régions proches d'Allemagne et de France où, sur des distances assez courtes, le transport routier prend en charge une part des livraisons.

Depuis quelques années, la SNCB collabore également avec SeaRo au transport des BMW destinées au marché anglais. Depuis le début de 1987, la quasi totalité des 36.000 voitures allemandes sont passées par Zeebrugge.

La collaboration étroite avec les constructeurs, le chargeur et l'opérateur maritime (Cobelfret pour BMW) prouve que le chemin de fer s'intègre parfaitement dans le concept "logistique totale" tout en accordant une grande attention au service développé avant et après l'acheminement pur.





Esso et le chemin de fer: une intégration "super"

Esso est apparu en 1938 sur le marché belge. Le mot est une concrétisation phonétique du sigle S.O. de la Standard Oil.

La Standard Oil Company of New Jersey fut fondée en 1882, et donna le jour, en 1923, à cette marque depuis lors bien connue. En 1972, la société changea de dénomination internationale, pour devenir Exxon Corporation.

Exxon, en Belgique, comprend deux branches opérationnelles: **Esso Belgium** dans le secteur pétrolier, et **Exxon Chemical Belgium** pour le secteur chimique. Depuis le 1er octobre 1987, les deux sociétés n'en forment plus qu'une: **Esso Inc.**, qui regroupe

les deux secteurs dans la raffinerie d'Anvers.

Jetons un œil sur ce "tigre dans notre moteur" pour souligner le rôle que la SNCB joue au bout de sa chaîne de production en tant que transporteur efficace.

La raffinerie

De l'après-guerre à 1973, la capacité européenne de raffinage s'est accrue grosso modo de 14% par an. La demande s'est mise à stagner après le premier choc pétrolier: plus question d'accroître la capacité. A quelques exceptions près, on ne vit plus ouvrir de raffineries en Europe.

Une raffinerie moderne date donc d'avant la crise énergétique, et tire son profil actuel d'adaptations progressives. C'est le cas de la raffinerie Esso d'Anvers, construite en 1953, avec une capacité initiale de 1,25 million de tonnes par an pour couvrir les besoins de tout le Benelux. Vingt ans plus tard, la capacité avait plus que triplé.

De 1973 à 1976, l'installation a été profondément modernisée, pour atteindre une capacité de 12 millions de tonnes/an. Elle est devenue ainsi, en importance, la deuxième des quatre raffineries anversoises, derrière SIBP, qui affiche une capacité de 15 millions de tonnes/an.

A Anvers, le pétrole brut arrive de Rotterdam par oléoduc. On en tire les dérivés par cinq opérations:

- la distillation, qui sépare les composants à points d'ébullition différents;
- la conversion, un procédé qui transforme les hydrocarbures en composés plus légers (à point d'ébullition plus bas);
- le reformage, une technique d'anoblissement, qui consiste à transformer la structure moléculaire de certains hydrocarbures, et en fait des aromates cycliques, pour améliorer la qualité de l'essence issue de la distillation primaire;





- la désulfuration, afin de ramener aux normes légales la teneur en soufre des différents flux de production;

- et le mélange, judicieuse addition de divers flux en vue d'obtenir le produit final souhaité.

On obtient en bout de course des produits finis - essence, essence sans plomb, diesel routier, combustible domestique, carburant aérien... - qui aboutissent temporairement dans l'un des 207 tanks répartis sur les terrains de la raffinerie (capacité de stockage totale de 1,4 million de m³), avant d'être acheminés chez les distributeurs... c'est-à-dire d'être pris en charge par les transporteurs.

En un an, la raffinerie charge 25.000 camions, 7.000 barges, 600 navires de mer, 50.000 fûts de solvants et 14.000 wagons de chemin de fer. Une gigantesque activité de transport qui exige, on s'en doute, une organisation parfaitement rodée.

Le Rail Car Loading Station

En une semaine, Esso peut charger quelque 450 wagons-citernes, qui forment 22 trains complets. Ce qui nous mène, pour 52 semaines, à un total de 14.000 wagons. La SNCB a donc là un client important qu'elle entend servir d'une façon très dynamique.

Esso a littéralement installé le chemin de fer dans ses murs. Au cœur même de la raffinerie se trouve une station de chargement géante, appelée Rail Car Loading Station (RCLS).

Le train complet de 22 wagons est scindé en deux rames de 11 garées chacune sur une voie, sous les bras de chargement. Il faut à peine 3 heures 30 (c'est-à-dire très peu de temps) pour charger 22 wagons de 80 m³.

Le chargement est tout automatique. Les trains vides sont dès l'entrée pris en charge par un locotracteur d'Esso et répartis sur les deux voies de chargement. Une installation fixe de manœuvre, commandée du poste de contrôle, amène le premier wagon de chaque rame sur un pont peseur électronique installé sous le bras de chargement.

Un opérateur "externe" ouvre le wagon et en inspecte l'intérieur. Après quoi, il autorise l'opérateur "interne" à com-

mencer le chargement. Les données requises sont introduites dans un ordinateur: code-produit, poids brut et numéro du wagon. Toutes les mesures de sécurité une fois appliquées, l'opérateur fait descendre le bras de chargement dans le wagon, et en manœuvre l'ouverture. Alors, l'ordinateur met la pompe en fonctionnement.

Lorsque le poids brut annoncé est atteint, l'ordinateur arrête le chargement. Le bras est retiré, et le "télétype" du poste de contrôle (en même temps que celui du dispatching) émet automatiquement un bulletin de chargement qui donne toutes les informations utiles: poids brut, tare, poids net, code-produit, numéro du wagon, date et heure de chargement. L'opérateur extérieur ferme et plombe le wagon. Au suivant!

Les vapeurs dégagées pendant le chargement sont aspirées et rejetées loin au-dessus du RCLS. Les écoulements résiduels du bras de chargement sont également récupérés, et dirigés vers un réservoir spécial. En plus, le bras est doté d'une protection "overflow" et peut être utilisé pour combattre le feu dans le wagon. La sécurité et le respect de l'environnement ne sont pas des vœux pieux chez Esso.

Exxon Chemical

La fabrique de solvants actuellement la plus grande au monde se trouve aussi sur les terrains de la raffinerie. Elle a une capacité de 550.000 tonnes. Les solvants sont utilisés dans le secteur des peintures, comme diluants dans la production de polystyrène, comme extracteurs d'huile d'arachide et dans quelques produits pharmaceutiques. Au total, une centaine de solvants différents peuvent être produits à Anvers.

Le chemin de fer transporte aussi ces produits, dans des wagons de haute technologie (appartenant à des louageurs), qui sont parfaitement adaptés à la nature spécifique du produit et garantissent un transport absolument sûr.

La "Solvents Loadstation" peut accueillir des camions aussi bien que des wagons. Exxon charge chaque nuit une moyenne de 2 wagons. L'année dernière, le rail a emporté ainsi 9.000 tonnes de solvants chargés dans 314 wagons.

Intégration ferroviaire

En 1986, Esso a expédié exactement 13.560 wagons, soit 754.000 tonnes de produits pétroliers. En 1987, les chiffres sont passés à 13.856 et 804.000. Ainsi, Esso fournit plus d'un tiers des produits pétroliers transportés par la SNCB.

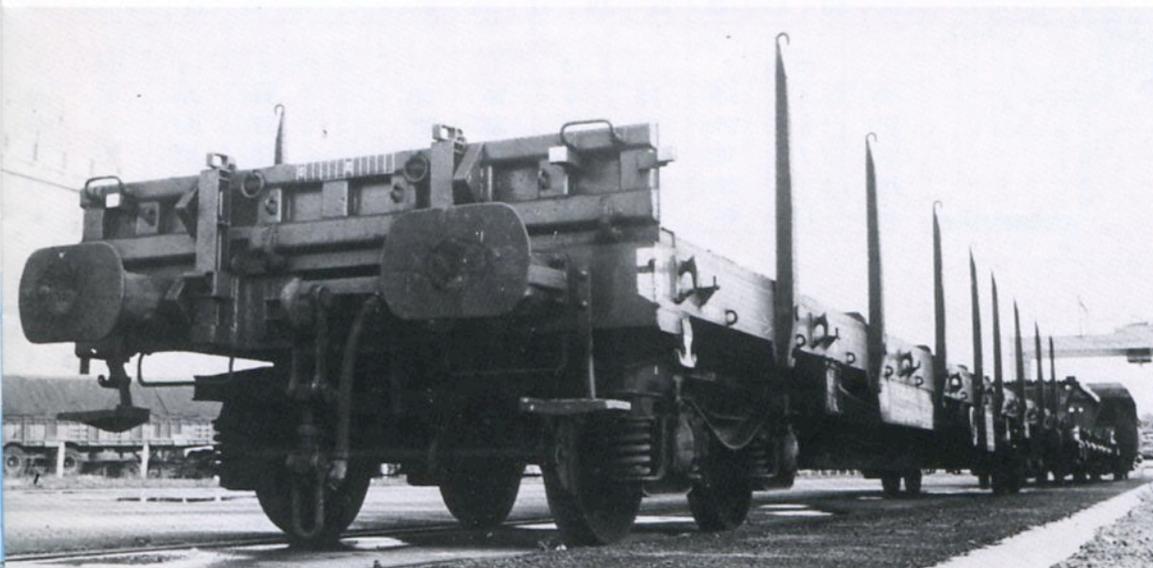
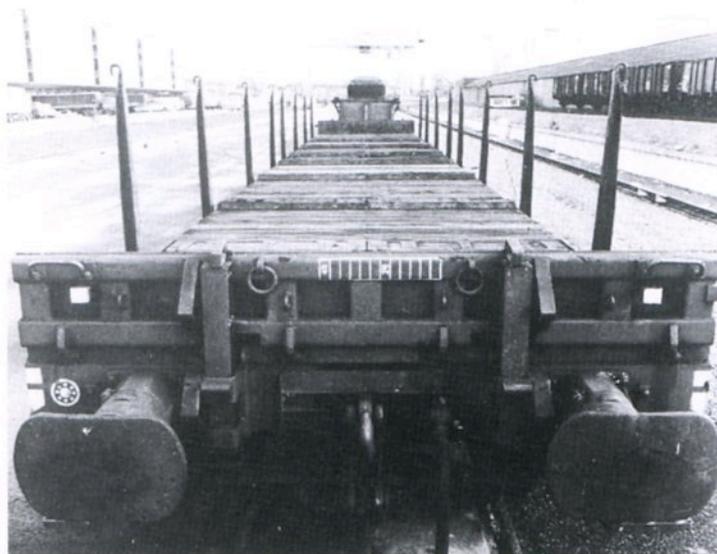
Des wagons qui sortent chaque jour de la raffinerie, 60% sont destinés à Esso Suisse et 40% à des utilisateurs du Benelux. On notera que tout le marché suisse d'Esso est approvisionné en essence par chemin de fer au départ d'Anvers.

Le rail est donc un maillon au plein sens du terme dans l'organisation d'Esso: station de chargement privée, 14.000 wagons annuels, rotation rapide des trains complets. C'est du transport de qualité "super".

Il est aussi, on le sait, un transporteur éminemment respectueux de l'environnement. Il participe donc d'office aux efforts qu'Esso développe pour garantir la sécurité et la protection de la nature.



wagon plat de type courant à bogies



Les wagons Rs sont des wagons plats à bogies, qui ont en général un plancher d'une longueur de 18,5 mètres.

Ils conviennent bien au transport de produits forestiers et métallurgiques (poutrelles, fers à béton, etc.), de tubes, conteneurs, machines, etc.

Les haussettes d'about (rabattables) assurent les chargements contre les déplacements anormaux.

Ces wagons comportent sur

chacune de leurs faces huit rangers pivotants qui permettent d'assurer les chargements susceptibles de glisser, rouler ou basculer latéralement. L'arrimage se fait au moyen d'anneaux fixés sur chacune des faces du châssis.

Le plancher des wagons Rs comporte huit gouttières qui permettent le placement d'intercalaires, ou huit lambourdes escamotables. Grâce à ces dispositifs, on peut surélever le chargement par rapport au plan-

cher afin d'en faciliter l'arrimage ou le bâchage ainsi que la manutention par élévateur ou élingues.

Les indications des 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.

Rs

SNCB
1988



Adressez-vous aux spécialistes

Avant de choisir ce wagon, informez-vous.

Convient-il au transport de vos marchandises?

Est-il le plus indiqué d'entre tous?

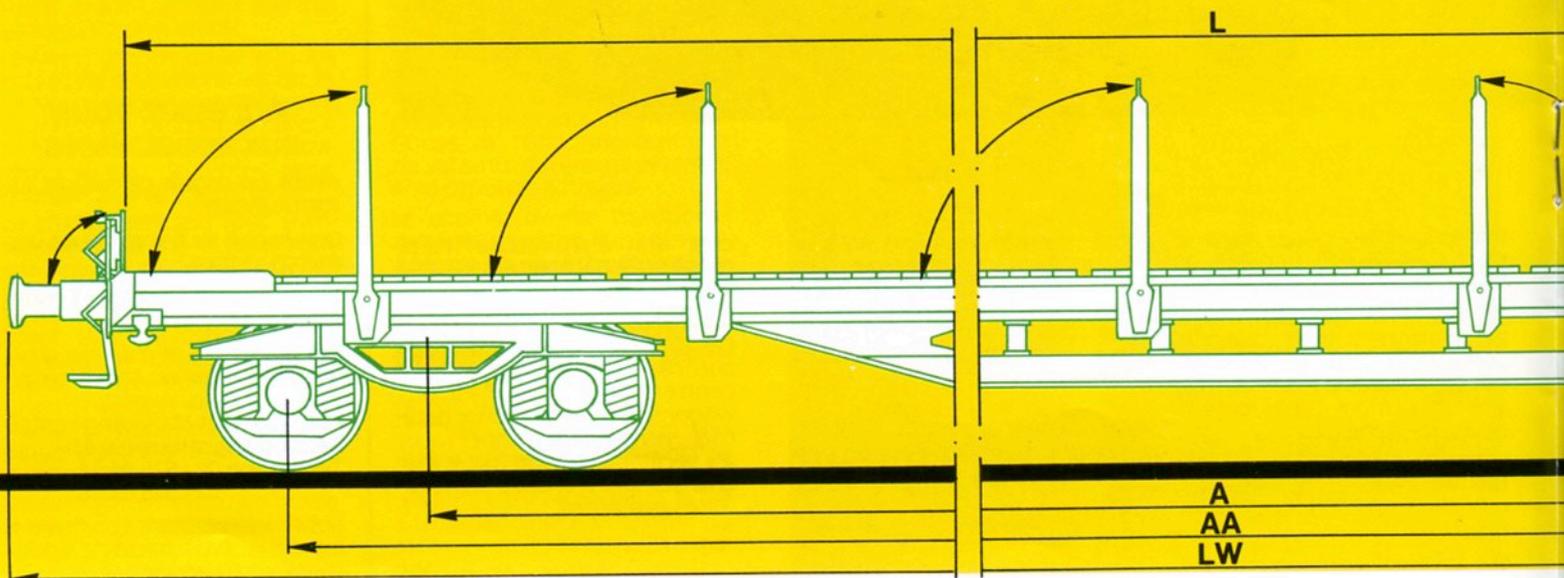
Ces questions, et d'autres, d'ordre technique ou commercial, posez-les à nos experts: Département Marketing-Ventes Division Logistique (50.33) Téléphone 02 / 525 44 64 02 / 525 44 66

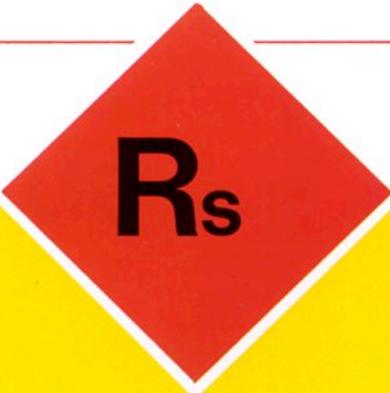
Les représentations commerciales de la SNCB peuvent également vous renseigner.

R wagon plat de type courant à bogies

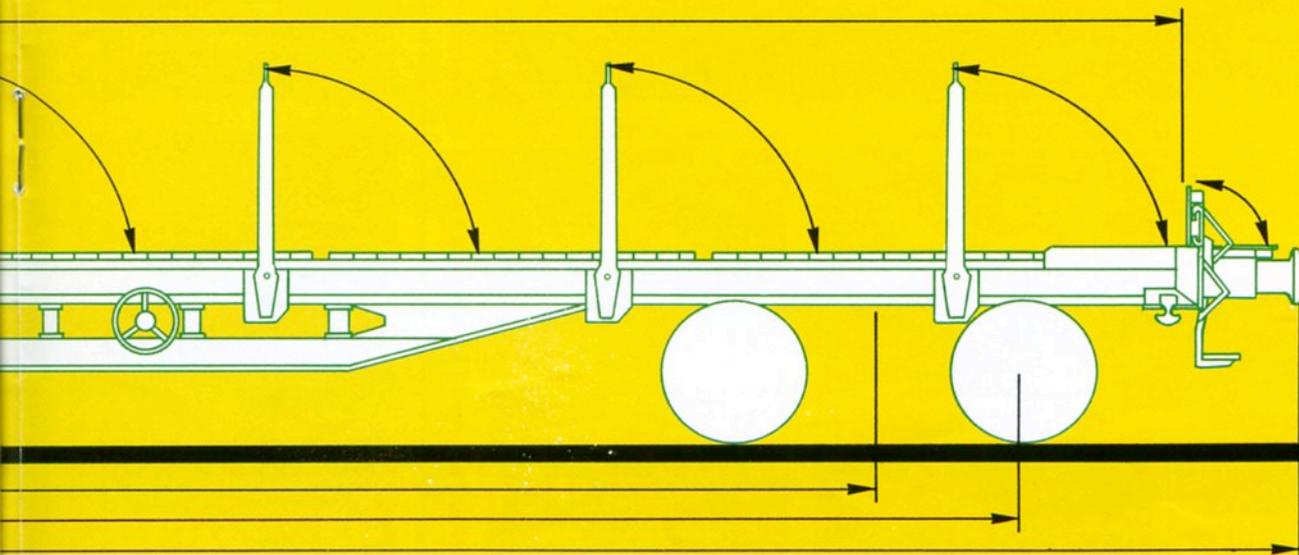
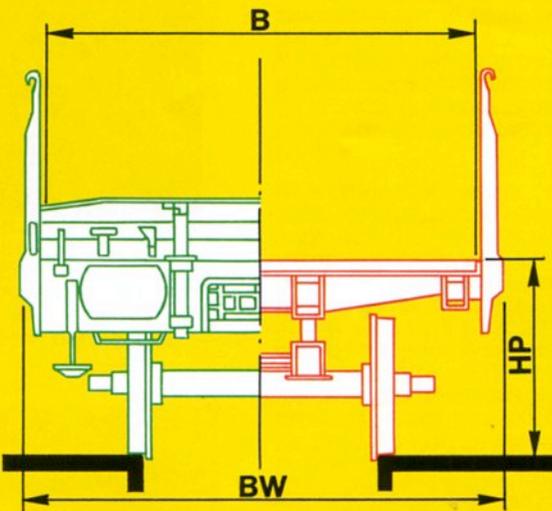
S apte à circuler à 100 km/h

1 Code		Rs	Rs	Rs	Rs								
2 Type		3514 A0	3514 B0	3514 B1	3514 B2								
3 Nombre		55	80	220	365								
4 Numéro du wagon	code international	11 88	11 88	11 88	11 88								
	numéro de série	390 0 000-a 999-a	390 1 000-a 499-a	390 2 000-a 499-a	390 3 000-a 499-a								
5 Année de construction		1958-60	1968-69	1968-69	1968-69								
6 Longueur hors tout = LW	mm	19.900	19.900	19.900	19.900								
7 Distance entre pivots de bogies = A	mm	13.000	14.600	14.600	14.600								
8 Distance entre essieux extrêmes = AA	mm	15.000	16.400	16.400	16.400								
9 Largeur hors tout = BW	mm	2.980	2.952	2.952	2.952								
10 Hauteur du plancher = HP	mm	1.305	1.275	1.275	1.275								
11 Longueur utile = L	mm	18.500	18.500	18.500	18.500								
12 Largeur utile = B	mm	2.740	2.700	2.700	2.700								
13 Surface	m ²	51	51	51	51								
14 Hauteur des hausses latérales	mm	—	—	—	—								
15 Hauteur des hausses d'about	mm	400	400	400	400								
16 Ranchers latéraux	nombre	2 × 8	2 × 8	2 × 8	2 × 8								
	hauteur	mm	1.205	1.205	1.205								
17 Ranchers d'about	nombre	—	—	—	—								
	hauteur	mm	—	—	—								
18 Lambourdes escamotables	nombre	8	—	—	—								
19 Gouttières	nombre	—	8	8	8								
20 Tare moyenne	t	25,7	25	25	25								
21 Charges autorisées	t	A	B	C	A	B	C	A	B	C			
		38	46	54	39	47	55	39	47	55			
	S	38	43	S	39	47	55	S	39	47	55		
22 Charges concentrées maximum	m-t	m		t		m		t		m		t	
		aa	3	34	aa	3	34	aa	3	34	aa	3	34
		bb	5	35	bb	5	35	bb	5	35	bb	5	35
		cc	7	36	cc	7	36	cc	7	36	cc	7	36
		dd	10	37	dd	10	37	dd	10	37	dd	10	37
		ee	13	44	ee	13	44	ee	13	44	ee	13	44

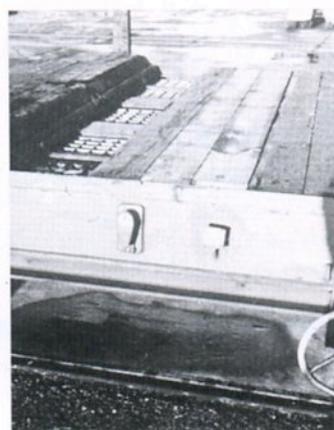
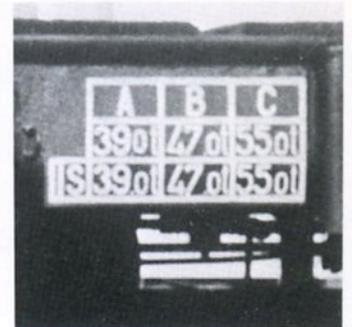
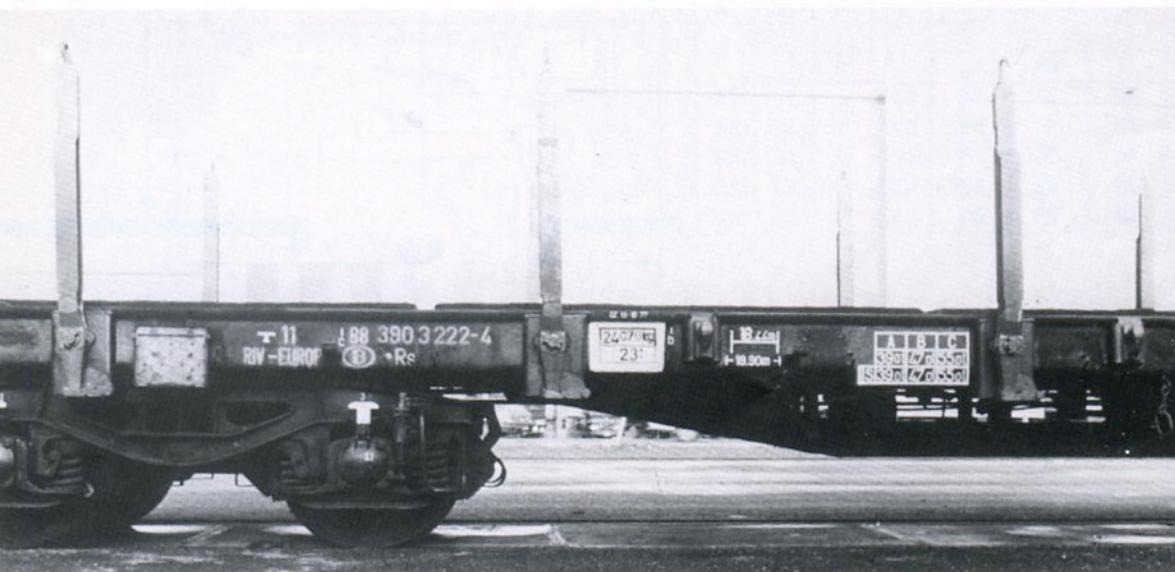
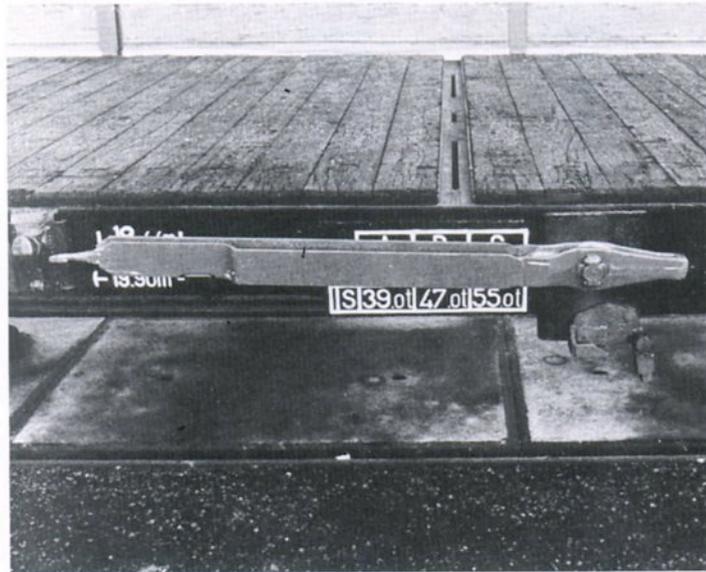




Rs			Rs			Rs			Rs				
3514 B3			3514 B4			3514 B5			3514 B6				
245			100			215			230				
11 88			11 88			11 88			11 88				
390 3 500-a			390 4 500-a			390 4 000-a			390 4 600-a				
749-a			599-a			319-a			899-a				
1969			1971			1970-71			1970-71				
19.900			19.900			19.900			19.900				
14.600			14.860			14.600			14.860				
16.400			16.660			16.400			16.660				
2.946			2.974			2.946			2.974				
1.275			1.260			1.275			1.260				
18.504			18.504			18.504			18.504				
2.700			2.770			2.700			2.770				
51			51,3			50			51,3				
—			—			—			—				
400			402			400			402				
2 x 8			2 x 8			2 x 8			2 x 8				
1.205			1.235			1.205			1.235				
—			—			—			—				
—			—			—			—				
—			8			—			8				
8			—			8			—				
25			24,2			25			22				
	A	B	C		A	B	C		A	B	C		
	39	47	55		39,5	47,5	55,5		39	47	55		
S	39	47	55	S	39,5	47,5	47,5	S	39	47	55		
	m		t		m		t		m		t		
aa	3	34	aa	2	32	33	aa	3	34	aa	2	32	33
bb	5	35	bb	5	35	38	bb	5	35	bb	5	35	38
cc	7	36	cc	9	36	44	cc	7	36	cc	9	36	44
dd	10	37	dd	15	44	56	dd	10	37	dd	15	44	58
ee	13	44	ee	13	44		ee	13	44				



wagon plat de type courant à bogies



ALZ: 320.000 tonnes et pas 1 km à vide

ALZ a vu le jour en 1961. Ce producteur d'acier inoxydable installé à Genk, en Campine, a connu en 26 ans d'existence plusieurs phases de développement, la plus récente étant en cours.

Partie d'une ligne de laminage à froid, l'usine en aura une seconde en 1990. Le four initial, d'une capacité de 50 tonnes par coulée, sera incessamment remplacé par un autre, beaucoup plus moderne.

Ces développements répondent à la croissance du marché. A l'heure présente, les experts estiment que la demande d'acier augmentera encore de 3% l'an environ jusqu'en 2000. D'autre part, un four plus moderne dispensera ALZ d'acheter à d'autres producteurs le complément de semi-produits indispensable pour la pleine utilisation de ses lignes de finition.

L'actionnariat d'ALZ a été sensiblement modifié en 1987. La propriété de l'usine est actuellement partagée entre les grou-

pes Sidmar et Klöckner, le premier cité détenant 60% des parts.

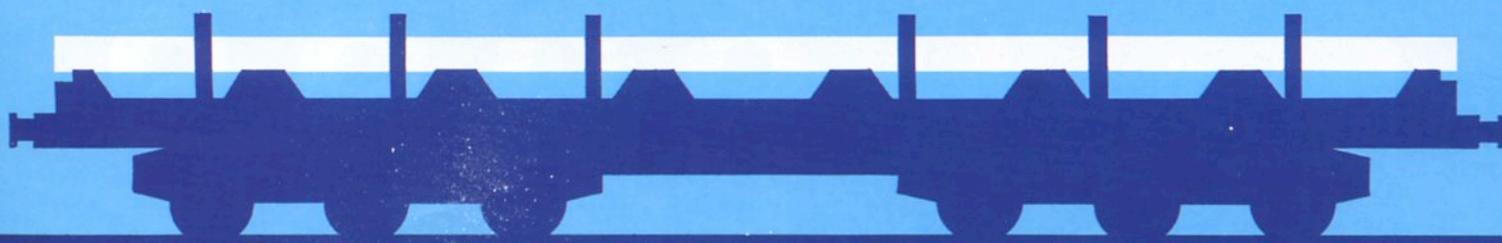
L'actuel effort d'investissement, portant sur un montant supérieur à 7,5 milliards de nos francs, permettra de porter de 150 à 250.000 tonnes la production annuelle d'acier brut et de réaliser ainsi 200.000 tonnes de produits finis laminés à chaud et/ou à froid confondus. Elle entrainera en outre une augmentation corrélative des besoins en matières premières. La mise en service de ces investissements devrait avoir une influence favorable sur le personnel occupé dont l'effectif actuel est de 800 personnes.

Notons encore qu'ALZ exporte près de 95% de sa production et que ses produits servent aussi bien dans le domaine de l'architecture que dans celui de la construction navale, du matériel de transport, de l'industrie brassicole, alimentaire, chimique, papetière, nucléaire ou pétrolière.



La réalisation de ces investissements aura des répercussions favorables sur le trafic assuré par la SNCB pour ALZ. C'est à Noël Crijns, chef de produit au département Marketing-Ventes de la SNCB, que nous avons demandé de brosser le tableau de l'avenir.

Noël Crijns: Nous attendons, en 1988, lorsque le nouveau four aura été mis en fonctionnement, une croissance du trafic de l'ordre de 10 à 11% par rapport à 86 et 87. Notre trafic actuel avoisine les 320.000 tonnes, ce qui peut étonner pour une production de 150.000 tonnes alors que nous sommes peu présents en aval, les expéditions de produits finis se faisant par petites quantités.



BRÈME

CHÂTELET

GAND

Informations SNCB: *A quoi tient ce trafic élevé?*

Noël Crijs: Il s'agit d'un trafic inter usines. ALZ ne possède pas de ligne de laminage à chaud. Les brames produites à Genk sont donc laminées à façon, soit par Klöckner à Bremen, soit par Carlam à Chatelet. En retour de Bremen ou de Chatelet, ALZ reçoit des bandes à chaud qui sont décapées puis laminées à Genk pour en faire un produit tout à fait fini.

Informations SNCB: *L'augmentation de capacité de l'aciérie entraînera donc un surplus de trafic...*

Noël Crijs: Il y aura probablement peu d'augmentation des échanges avec Bremen, du moins dans un premier temps. L'augmentation devrait essentiellement se faire sentir en Belgique, sur les relations Genk-Chatelet (pour Carlam) et sans doute Genk-Zelzate (pour Sidmar). Nous espérons aussi intervenir dans l'approvisionnement du parc à mitrilles dont l'aménagement dans l'optique de la croissance table surtout sur l'utilisation du rail.

Le wagon Sahnms

Longueur de chargement: 15 m.
Largeur de chargement: 2,5 m.
7 berceaux.
8 traverses d'arête.
Charge maximale en C: 65 tonnes.

Informations SNCB: *Comment cela va-t-il s'organiser?*

Noël Crijs: Outre des aménagements en gare de Winterslag, afin d'absorber cette croissance sans difficultés techniques, nous apportons dans le trafic inter-usines d'ALZ une logistique intéressante. Avec la Deutsche Bundesbahn notamment, nous avons choisi pour réaliser le trafic belgo-allemand un wagon de type Sahnms. C'est un wagon à six essieux, à berceaux, pour le transport de coils laminés à chaud (transportables sans toiture), admis aux charges de 22,5 tonnes par essieu, et qui possède une particularité essentielle: les arêtes entre les berceaux portent des traverses qui autorisent, à défaut de coils, le transport de produits plats longs. De la sorte nous pouvons, au moyen d'un effectif de wagons bien dimensionné, réaliser un trafic aller-retour sans qu'un kilomètre soit parcouru à vide.

Informations SNCB: *C'est la rotation idéale...*

Noël Crijs: En quelque sorte. De Genk partent les brames, posées sur les arêtes des berceaux. A l'arrivée, des coils prennent la place des brames. La polyvalence du wagon permet de former des trains complets en rotation ininterrompue entre les centres de travail, et de proposer des prix satisfaisants pour la SNCB

et compétitifs du point de vue d'ALZ.

Informations SNCB: *Si bien que les wagons roulent exclusivement pour ce seul client.*

Noël Crijs: Il s'agit de wagons-réseau. Nous pouvons donc les utiliser au gré des besoins. Mais dans la logique pure du système, c'est bien d'exclusivité qu'il s'agit.

Informations SNCB: *Et à l'avenir?*

Noël Crijs: Nous prévoyons donc une croissance de ce trafic en 1988, car la production d'acier brut va augmenter progressivement. A terme, le trafic pourrait carrément doubler. Et je ne parle ici que des acheminements prévus par contrat SNCB/ALZ, car il existe d'autres transports ferroviaires dans le cadre d'autres contrats. En pratique, c'est le trafic intérieur qui augmentera le plus: de Genk, nous ne couvrons que 72 kilomètres vers la frontière allemande, mais Carlam est à 113 kilomètres et un flux sur Sidmar amènerait un nombre élevé de tonnes-kilomètres.

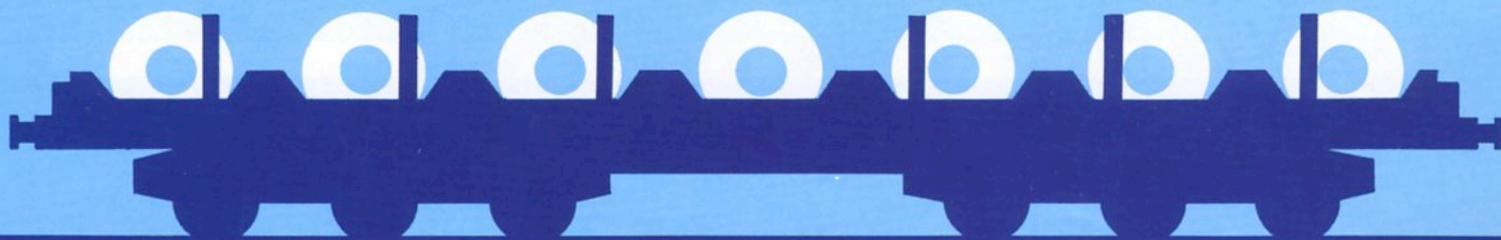
Informations SNCB: *Vous parlez ici en termes de recette belge?*

Noël Crijs: Comme tout chef de produit qui se respecte. Mais j'accorde autant d'intérêt à l'aspect logistique de ce trafic, à l'adéquation du Sahnms et à la

possibilité, grâce à celui-ci, de compresser les coûts d'ALZ et de faire la preuve incontestable de notre compétitivité.

Informations SNCB: *Ce n'est pas un cas exceptionnel...*

Noël Crijs: C'est de toute façon un bon cas. Et en même temps la démonstration que le chemin de fer, en adaptant ses outils, est en mesure de répondre parfaitement aux besoins qui se font jour. D'autres producteurs auront d'autres problèmes. A eux de nous les exposer: nous élaborerons avec eux les solutions les plus appropriées et les plus performantes.



GENK

Le tarif Benelux remanié

Depuis le 1er février, le tarif Benelux - numéro 8800 - est remanié et simplifié.

Ce qu'il a de neuf ? Une classe unique

Les marchandises sont désormais toutes mises sur le même pied, en une classe unique, plutôt que trois. Plus besoin donc de feuilleter le tarif pour savoir quel coefficient leur appliquer. De même pour le prix, calculé plus rapidement, puisqu'il dépend uniquement de la distance de transport (indiquée de gare à gare dans les DIUM).

Prix par wagon

Le tonnage est sans importance, pour autant que l'on charge les wagons dans les limites admises. Et le seul paramètre qui change tient au type de wagon utilisé : à deux essieux, autodéchargeur à bogies, ou tout autre wagon à bogies.

Wagons P : 20% de ristourne

Comme la plupart des tarifs directs, le 8800 prévoit une ristourne de 20% pour les transports en wagons P.

Marchandises dangereuses

Comme précédemment, le tarif 8800 est applicable aux marchandises dangereuses (chimiques, gazeuses, etc.) moyennant une majoration de prix de 20%.

UNE INFO

Vous la recevrez lors d'un simple contact téléphonique avec le responsable marketing de la SNCB. Appelez pour cela Luc Segers, au 02 / 525 26 54.

Toute notre offre sous la main !

Ainsi peut-on résumer le contenu du "Vade Mecum Marchandises" qui sortira de presse prochainement.

Ce petit guide pratique fait un tour complet des méthodes et des produits de la SNCB :

- ★ trains complets et wagons complets isolés en trafics intérieur et international;
- ★ grands express internationaux;
- ★ trains d'axes à délai garanti;

- ★ formules intermodales;
- ★ services logistiques complémentaires;
- ★ offres télématiques de suivi et de gestion...

Il précise sommairement les avantages de ces offres pour les clients marchandises.

Il indique aussi les voies les plus directes pour poser les problèmes de transport et obtenir des réponses immédiates.

Il est truffé d'adresses utiles et

de conseils choisis, d'indications claires et de bonnes références.

Cette brochure sera mise à la disposition des forces de vente de la SNCB, qui la remettront sur simple demande aux dirigeants et aux responsables du transport des entreprises établies dans leur région.

Encore 24 heures gagnées sur l'axe Suisse / Italie

Destination Suisse / Italie

Depuis le 24 janvier dernier, le train direct Stockem-Bâle prend le départ plus tôt, et arrive donc plus tôt également à la frontière suisse.

Chargés le jour A, les wagons quittent Stockem le jour B à 10h30 (au lieu de 15h00) et atteignent Bâle le soir même, à 23h59 (plutôt que 5h10 le lendemain).

Le triage des rames peut être fait immédiatement: les wagons poursuivent donc leur chemin par les premiers trains de la journée, dans le cadre d'un schéma de distribution bien suivi.

Nous l'avions annoncé avant les dernières vacances d'été: Trans Euro Freight est une organisation très performante, et ceux qui s'en servent ne sont pas encore au bout de leurs bonnes surprises.

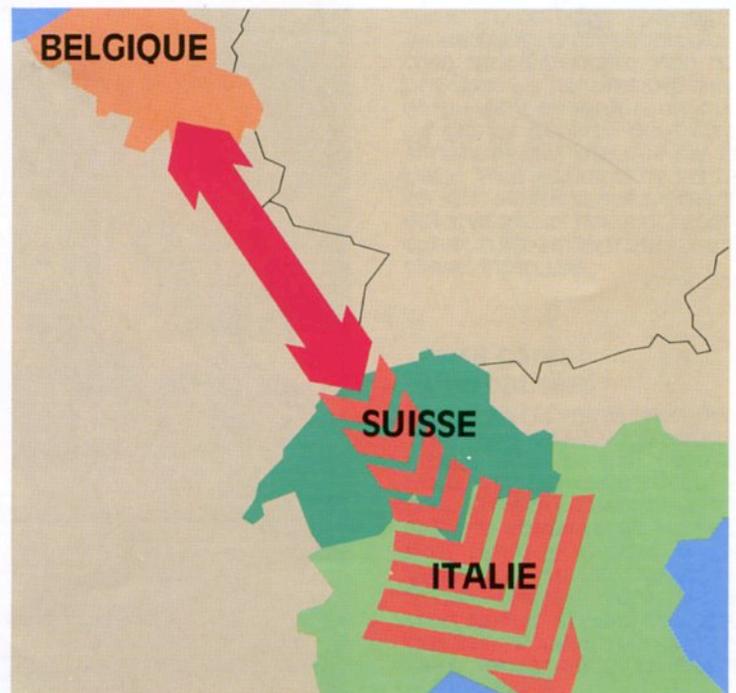
Retour Belgique

En sens inverse, les choses sont également accélérées. Les wagons chargés le jour A prennent le départ à Bâle le soir même, un peu avant minuit. Neuf heures plus tard, ils sont à Stockem, et les entreprises anversoises peuvent même les décharger à quai le jour C dès 6 heures du matin.

La canalisation des flux donne là tous ses effets. Elle est combinée à un choix judicieux d'horaires, tel que le temps passé en gare de triage soit réduit au strict nécessaire.

En gommant ainsi les temps d'attente improductifs, et en concevant des acheminements

performants, les chemins de fer européens prouvent une fois de plus que qualité et fiabilité ne sont pas seulement des objectifs mais des réalités quotidiennes.



Une nouvelle performance des spécialistes du mouvement des trains: 24 heures gagnées pour les expéditions à destination de Bâle et de l'Italie ainsi qu'au retour!

**Intercontaineur:
du nouveau
en conteneurs
maritimes**

Le secteur des conteneurs maritimes reste toujours le plus porteur pour Intercontaineur. Il a connu, à la fin de l'année 1987, une nouvelle croissance en volume de 3% pour ce qui concerne les conteneurs chargés. Et il procure plus de la moitié du volume total traité par la coopérative de l'intermodal.

Au début de 1988, Intercontaineur et Transfracht Deutsche Transportgesellschaft ont installé à Francfort un "manage-

ment de conteneurs maritimes" destiné au transport de ces conteneurs par les ports de la mer du Nord d'Anvers à Hambourg, avec origine ou destination en République Fédérale d'Allemagne. Les intérêts des chemins de fer belges et d'Interferry sont bien entendu concernés dans ce projet.

Par le management de conteneurs maritimes, les réseaux intéressés et leurs filiales spécialisées entendent répondre aux

besoins du marché, qui exige une offre homogène et une gestion des prestations optimisée. Le projet doit accroître sensiblement la part du rail pour les transports de conteneurs effectués par les ports dits de l'ouest; et l'augmentation des trafics débouchera sur une amélioration des terminaux et des infrastructures des partenaires.

**Notre antenne
à Namur a changé
d'adresse**

Depuis le 1er janvier dernier, nos experts namurois sont installés dans de nouveaux bureaux.

Ils ont quitté la rue Godefroid pour s'établir à une centaine de mètres de la gare, au pied du centre commercial:

7, rue Borgnet.

A noter que le numéro de téléphone à former pour parler de problèmes marchandises reste inchangé:

081 / 22 30 84.

**N'oubliez pas,
en case 25...**

Depuis le 1er janvier 1988, des mentions supplémentaires doivent être portées en case 25 de la lettre de voiture lors du transport de marchandises dangereuses en wagons ou conteneurs citernes.

On sait que le wagon porte déjà une étiquette orange qui détermine en grands chiffres, selon

un codification de l'ONU, la nature exacte de la marchandise transportée.

Cette codification doit être inscrite en lettre de voiture comme notre illustration le montre.

Doit figurer aussi dans la case 25 la référence RID qui règle le transport de la marchandise dangereuse. Une référence à

indiquer sous la désignation du chargement.

A ce sujet, et à propos des transports de marchandises dangereuses en général, des informations peuvent vous être fournies par le service "législation" du département Marketing-Ventes. Téléphonnez simplement pour cela au 02 / 525 46 03.

27) Wagon complet Wagenladung Wagenladung Detail Stukgoed Stuckgut		25) Marques de cas (chevrons) Nombre Nature de l'emballage/Designation de la marchandise - Merken (desgevallend) Aantal Aard van de verpakking/Aanduiding van het goed - Zeichen (gegebenenfalls) Anzahl/Art der Verpackung/Bezeichnung des Gutes Exempt TVA belge s/ traf. international/Vrij van belgie. BTW bij intern. verkeer/Frei von MWS in Belgien bei Auslandsverkehr (Art. 41 11, a 2)		33) RID		26) Masse - kg	
Chargé par/Geladen door Verladen durch Expéditeur Afzender Absender Chemin de fer Spoorweg Eisenbahn		60 / 2589		X		5	
29) Intérêt à la livraison Belang bij de aflevering Interesse an der Lieferung		1 wagon chloracétate de vinyle 6.1, 16 b) RID					
32) Annexes à la lettre de voiture Bijlagen tot de vrachtbief Beilagen zum Frachtbrief		ST 4 fakturen					
1) Port de la gare expéditrice - Vracht van het verzendingsstation - Fracht vom Versandbahnhof - pour - tot - bis		54) 01 7698		57)		58)	
EMMEN		59) Prix par unité		60) Masse taxée - kg		61) Franco-Franco	
63) 88		64) km		65) Frais - Kosten - Gebühren		66) Cours	
84		788		15 = 540		540	
				71) 540		72) 540	

Nouveau printemps pour les voyages internationaux

Nouveau printemps pour les voyages internationaux à la SNCB, qui fixe son attention et ses efforts sur sa clientèle.

La SNCB a en effet entamé une rénovation de l'accueil des voyageurs et une redynamisation de son offre qui doivent se concrétiser de deux manières:

★ un face-lift des gares et en particulier de leurs points de vente;

★ l'insertion du transport pur dans un ensemble plus complet de services diversifiés.

Le 21 mars, la vente des voyages internationaux a fait peau neuve. Elle s'appuie dorénavant sur un système informatisé appelé Reselec qui a tout pour plaire aux clients du rail.

Le nombre de gares équipées pour réserver des places dans les trains formés par 13 pays européens et vendre les billets internationaux est passé de 10 à 38. Bien réparties sur le territoire, ces gares totalisent quelque 95% des ventes et des réservations en trafic international.

Des avantages "immédiats"

Les titres de transport et de réservation sont désormais émis dans un langage clair et compréhensible par les clients les moins habitués.

Lorsqu'une réservation de places est impossible (train complet), le système propose automatiquement des alternatives qui peuvent convenir au client.

Le personnel d'accueil, moins tenu par des tâches administratives, est plus disponible au dialogue avec les voyageurs. Il intègre d'ailleurs en un même endroit l'information, l'émission des billets et la réservation des places.

C'est un point fort important tant pour les vendeurs que pour la clientèle. Dans le passé, une demande d'itinéraire complexe amenait le vendeur à manipuler plusieurs indicateurs; le calcul du prix, faisant intervenir des paramètres différents d'un pays à l'autre et des réductions demandées par le voyageur, pouvait prendre un certain

temps. Pour ces cas complexes, qui tenaient en moyenne le client une vingtaine de minutes devant le guichet, le système Reselec opère dans un temps record: deux minutes au plus. Et les différents niveaux de contrôle prévus par les programmes garantissent à l'acheteur le prix le plus favorable.

Par téléphone aussi

L'information par téléphone bénéficiera aussi les avantages du système: elle sera donc plus rapide et plus fiable. L'informateur interrogera le système et pourra, très vite, énoncer les réponses apparues sur son écran. Il sera lui aussi plus disponible pour interroger son correspondant, faire préciser clairement tous les éléments de la demande, et donner au service d'information une qualité qu'il n'était pas toujours possible d'atteindre dans le passé.

A terme, l'information par téléphone se basera sur un numéro d'appel national, de quatre chiffres, comme les numéros de

certains services d'information et de secours; selon leur point d'appel, les demandeurs de renseignements seront canalisés vers des bureaux d'information régionaux, de sorte que les temps d'attente soient aussi courts que possible.

"Option" et "vente à domicile"

Le nouveau système d'information et de vente informatisées débouchera en automne sur un avantage nouveau: par un simple coup de téléphone (et bien sûr aussi à la gare même), les voyageurs pourront prendre "option" sur des places, pendant un délai déterminé. L'option sera levée à l'échéance prévue ou lors de la réservation définitive des places.

Mais les choses vont plus loin encore. Reselec a été conçu pour s'intégrer harmonieusement dans le nouveau paysage télématique. A terme, via le réseau DCS de la RTT, les agences de voyages raccordées au sys-

tème bénéficieront aussi de tous ses avantages pour vendre les produits train: elles informeront leurs clients, réserveront leurs places et émettront les billets. Le système calculera lui-même les décomptes périodiques et les commissions, et la comptabilité prendra des formes tout à fait modernes.

De la même manière, les abonnés au service Vidéotex disposeront à domicile, par simple interrogation, de l'information qu'ils souhaitent et de certains services comme l'option sur des places déterminées.

Enfin, dans certains cas, c'est carrément de "vente à domicile" qu'on pourra parler: dans des conditions bien définies, certains clients pourront passer commande des billets et des réservations de places par téléphone ou par Vidéotex, sans plus se rendre dans un point de vente.

Ajoutons que si la vente des voyages internationaux se donne un nouveau look, elle gagne aussi en souplesse, notamment par l'envoi de "messages électroniques" grâce auxquels tous les points de vente (gares et agences de voyages) peuvent sur le champ suivre l'actualité. Un exemple: la formation d'un train supplémentaire, non repris dans les horaires officiels, et qui vient en renfort un jour de grands départs, peut être annoncée plus vite que par le passé. Tous les points de vente en sont avertis simultanément et les vendeurs peuvent répercuter cette information aux clients intéressés.

Les 38 gares informatisées

Alost, Anvers-Central, Arlon, Berchem, Braine-l'Alleud, Bressoux, Bruges, Bruxelles-Midi, Central, Nord, Schuman et Quartier Léopold, Charleroi, Courtrai, Gand-St-Pierre et Dampoort, Hasselt, Huy, Jemelle, Knokke, Liège-Guillemins, Louvain, Louvain-la-Neuve, Malines, Mons, Mouscron, Namur, Nivelles, Ostende, Ottignies, Roulers, Tournai, Verviers, Welkenraedt, Zaventem et Zeebrugge.



BANANES- EXPRESS



Mahlzeit!

Lundi et jeudi matin, Anvers: jour A pour 15 ou 20 wagons de bananes.

Mardi et vendredi, jour B: les bananes sont dans le sud de l'Allemagne.
Le jour C, les importateurs autrichiens les reçoivent.

Bananes-Express:
le goût de la qualité

