



**informations**  
**SNCB** <sup>B</sup> **2|88**

**Plan quinquennal:  
programme d'avenir**

**Bananes-Express:  
un goût de qualité**

**Intermodal:  
progrès sur tous les fronts**

Informations SNCB est le bulletin trimestriel de contact de la SNCB avec sa clientèle marchandes. 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:  
SNCB

## SOMMAIRE

Plan quinquennal:  
un programme d'avenir / p. 3-4

Rail 2000: une politique de transports  
pour la Suisse / p. 5

Bananes-Express:  
un goût de qualité / p. 6-7

Intermodal: des progrès sur  
tous les fronts / p. 8-13

Cinq visages belges  
hors frontières / p. 14-15

SNCB/SNCF: l'Union d'offre  
a vu le jour / p. 16

IC-IR: plus près des besoins / p. 17

## A votre service: le Département Marketing & Ventes

### ★ services centraux

**1000 Bruxelles**  
Rue Ravenstein 60 bte 24  
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

**9000 Gand**  
Koningin Maria Hendrikaplein  
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

**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



Dans sa nouvelle dynamique de vente, la SNCB recentre toute son attention sur la clientèle.

Les efforts de réorganisation et l'accélération des transports produisent leurs effets: les résultats du trafic marchandises pour les derniers mois de 1987 et le premier trimestre de 1988 sont encourageants.

Ils montrent une croissance sensible par rapport au début de l'année dernière (+ 11,5% en volume).

Ils confirment aussi que vous avez été sensibles à nos efforts. Notre fiabilité accrue et notre compétitivité améliorée commencent à porter leurs fruits.

Chaque trimestre va désormais apporter sa moisson de progrès. Régulièrement, les clients du rail - et les industriels et commerçants qui ne le sont pas encore - seront informés d'initiatives nouvelles qui étonneront les plus sceptiques.

L'avenir est à la croissance. La SNCB entend y participer activement, au service de l'industrie belge et européenne.

Jacques Cornet  
Directeur général adjoint

# Cinq ans pour faire face un plan pour y parvenir

Politique des transports,  
contrat d'entreprise avec  
l'Etat, restructuration  
profonde: sur trois fronts,  
le rail belge se prépare  
à 1993.

## Le défi de 1992/93

Tous les secteurs économiques, pour préparer l'ouverture du marché européen, s'efforcent de constituer des entités de grande taille capables, de tenir la dragée haute à la concurrence.

Les chemins de fer européens présentent déjà certains caractères indispensables pour le grand marché. Ils se préparent activement à réaliser une communauté de commercialisation dynamique pour accroître leurs parts de marché.

La SNCB est entrée en 1987 dans une phase de transformation qui va se concrétiser progressivement pendant les cinq années à venir.

Le plan quinquennal servira de cadre de référence aux transformations et actions que mèneront les divers départements de la société. Il comprend trois volets: la définition d'une politique nationale et internationale des transports, la conclusion avec l'Etat d'un contrat d'entreprise et la restructuration de ses moyens.

## Politique des transports

Les chemins de fer demandent depuis longtemps l'harmonisation des conditions de concurrence des différents modes de transport.

Ils consomment moins d'énergie, occupent nettement moins de surface, ont

un niveau de sécurité plus élevé que les autres modes; ils sont plus favorables à l'environnement et ne nécessitent pas l'encadrement nécessaire aux autres. Ils entraînent donc moins de coûts externes que leurs concurrents.

Pourtant, les pouvoirs publics ne tiennent pas encore compte des coûts externes. Ils favorisent ainsi la compétitivité des concurrents du rail, qui contribuent très peu aux charges qu'ils font peser sur la collectivité.

La politique nationale devra s'inspirer des dispositions européennes et permettre à la SNCB de présenter, tant dans le secteur des transports commerciaux que dans celui du service public, des offres attrayantes réalisées à un niveau de rentabilité satisfaisant.



## **Un contrat d'entreprise**

La SNCB souhaite pouvoir négocier avec l'Etat un contrat d'entreprise qui clarifie le rôle que l'Etat entend lui faire jouer, et précise les moyens dont elle disposera.

Le contrat d'entreprise doit contenir six éléments essentiels.

1. La définition du rôle de la SNCB dans l'économie belge.
2. Les hypothèses économiques par rapport auxquelles sont fixés les objectifs de gestion.
3. Les objectifs quantifiés conformes à ces hypothèses, tenant compte des possibilités d'adaptation à court terme de l'entreprise: gains de productivité, réduction des coûts, résultats financiers à atteindre, trafics.
4. La reconnaissance de l'autonomie de gestion interne et en particulier des points sur lesquels la gestion doit pouvoir s'exprimer librement.
5. Les contributions financières de l'Etat: pour les obligations de service public, la prise en charge des coûts d'infrastructure, la normalisation des charges sociales, etc.
6. Une structure bilantaire améliorée: augmentation du capital, autonomie de gestion du patrimoine, octroi de capacités d'emprunt suffisantes, préfinancement des investissements.

## **Un volet interne en quatre axes**

Partant d'une politique des transports cohérente, aux niveaux national et international, et d'un contrat d'entreprise conclu avec l'Etat belge, la SNCB sera en mesure de mieux se battre sur un marché concurrentiel. Elle devra également contrôler plus efficacement les facteurs de production.

A cet égard, le plan quinquennal pose comme option fondamentale une réduction significative du prix de revient des activités et fixe les objectifs qui orienteront la restructuration selon quatre lignes directrices.

1. Une réforme des structures internes qui vise une nouvelle répartition des compétences et des responsabilités entre le siège central et les organes régionaux.
2. Une adaptation de l'offre de transport voyageurs et marchandises.
3. Une politique judicieuse en matière d'investissements et d'achats.

4. Une amélioration permanente du rendement des moyens mis en œuvre:

- adaptation de l'offre voyageurs à l'évolution permanente des besoins potentiels;
- recentrage de l'offre marchandises sur les installations les plus performantes et recours accru aux techniques combinées;
- maintien d'une activité "envois de détail" dans des segments de trafic correctement rémunérés;
- développement d'une nouvelle politique commerciale dans le but de donner à la SNCB une image plus dynamique.

## **Dans la domaine particulier des transports de marchandises,**

le plan quinquennal s'appuie sur les lignes de force suivantes:

1. produire plus économiquement en réorganisant l'assortiment géographique pour le ramener à une dimension que l'on peut desservir efficacement (vite et bien), fiablement ("just in time") et économiquement; en resserrant la gestion du parc de wagons;
2. ajouter de la valeur à l'offre en commercialisant l'équipement (usage des raccordements, bâtiments, terrains intégré dans l'offre globale); en présentant une offre "train + " qui intègre des services complémentaires comme Rail-Easy, le stockage, la distribution...;
3. moderniser la politique de vente en ciblant l'action sur l'hinterland des zones industrielles importantes; en développant la collaboration avec les intermédiaires de transport; et en simplifiant les procédures.

## **Et dans l'immédiat, déjà du concret**

D'ores et déjà des mesures concrètes sont prises, ou programmées pour l'année 1988.

Elles portent sur des points susceptibles d'améliorer la commercialisation des produits.

### **En transport de marchandises:**

- ★ le 29 mai 88, la charge admise par essieu a été portée sur tout le réseau belge de 20 à 22,5 tonnes, pour améliorer la productivité du matériel et compresser les coûts de production;
- ★ sur les grands axes de canalisation du trafic international (en trains com-

plets comme en wagons isolés), la vitesse de circulation sera portée à 100 km/h;

- ★ la SNCB participe activement au projet "Maritime Container Network" développé sous l'égide d'Intercontainer pour la vente du trafic conteneurisé entre les ports de la Mer du Nord et l'hinterland allemand.

### **En transport de voyageurs:**

- ★ l'accueil des voyageurs fait l'objet d'un effort ample qui comprend un face-lift des gares et de leurs points de vente, et une informatisation accrue de l'information et de la vente, dans le but de concentrer ces deux fonctions en un seul point et d'accroître la disponibilité du personnel;

- ★ l'augmentation du nombre de parkings autour des gares vise à offrir plus de commodités aux usagers du train qui rejoignent leur gare en voiture;

- ★ la SNCB est très attentive aux projets de lignes à grande vitesse qui, en attirant une clientèle nouvelle sur de grands axes internationaux, auront des retombées positives sur la modernisation du réseau national.



# Voie libre pour rail 2000 en Suisse

Près de 7 milliards de francs suisses pour rendre les chemins de fer helvétiques plus performants et attrayants à l'horizon du 21<sup>ème</sup> siècle.

## Politique des transports

Le 6 décembre 1987 a marqué une étape importante pour le développement d'une politique globale des transports en Suisse. Ce jour-là, une consultation populaire a été organisée afin que le public suisse puisse s'exprimer sur le nouveau concept **Rail 2000** qui doit déterminer le développement des transports publics en Suisse au cours des prochaines décennies. Sur les quelque 2 millions d'électeurs consultés, 57% se sont prononcés en faveur du projet.

L'objectif global du concept **Rail 2000** consiste à rendre l'offre de transports publics plus attractive grâce à une meilleure coordination de l'ensemble des services ferroviaires publics et privés et des services routiers publics de la Confédération helvétique, et grâce à un niveau de qualité élevé pour les prestations commerciales. L'optimisation du système de transport doit notamment contribuer au désengorgement des routes et à une plus grande fluidité dans l'écoulement des trafics.

## Le rail plus attrayant

Pour répondre à ces objectifs, le réseau ferré doit être complété par quatre nouveaux tronçons représentant environ 120 kilomètres de lignes, qui font sauter les goulets d'étranglement. Il s'agit des tronçons Muttenz - Olten, Mattstetten - Rothrist, Vauderens - Villars sur Glâne et Wintherthour - Zurich aéroport.

Les correspondances entre trains ainsi qu'entre services ferroviaires et routiers seront optimisées, de même que

les horaires; sur plusieurs relations, la cadence passera d'horaire à semi-horaire.

Une nouvelle génération de matériel roulant est en développement: les "Locomotives 2000" capables de circuler à une vitesse maximale de 230 km/h, qui commenceront à être livrées en 1990, et des "Voitures 2000" climati-

sées offrant le téléphone et divers aménagements de grand confort.

Le trafic marchandises est concerné par le projet **Rail 2000**. En trafic de transit, les nouveaux tronçons Muttenz - Olten et Mattstetten - Rothrist amélioreront les accès au Saint-Gothard et à la ligne du Lötschberg - Simplon, mise d'ici là à double voie. Le développement des transports combinés, en particulier du transport de camions en transit sur la "route roulante", aidera au désengorgement du réseau routier helvétique.

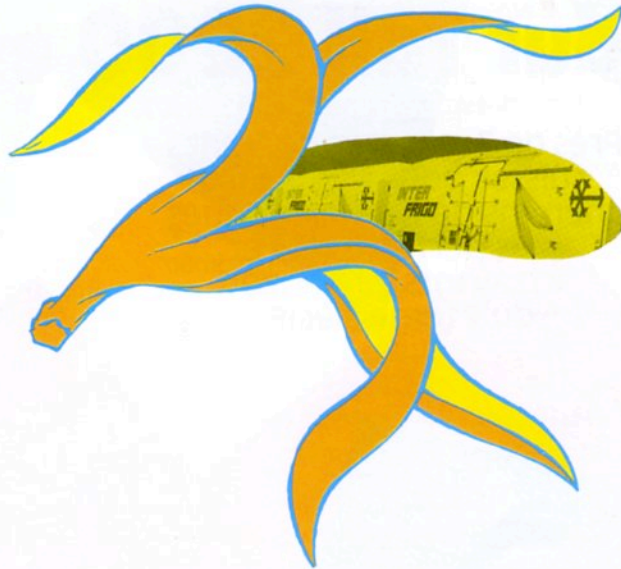
## Grands moyens, progrès importants

Le coût du projet **Rail 2000** est évalué à 5,4 milliards de francs suisses pour l'infrastructure et 1,3 milliard pour le matériel roulant. Les crédits nécessaires - près de 7 milliards - seront dégagés par la Confédération qui les prêtera aux chemins de fer.

Avec 14% de voyageurs de plus qu'aujourd'hui, les coûts d'exploitation et de matériel roulant seront déjà couverts. Avec le surplus escompté de 30% de trafic, les coûts de construction seront eux aussi couverts dans leur intégralité.

Comme l'avait indiqué le Ministre Léon Schlumpf au début de décembre, **Rail 2000** constitue l'élément central de la politique suisse des transports. La prochaine étape devrait être la réalisation d'une nouvelle transversale ferroviaire alpine qui accentuera le rôle international du réseau suisse en améliorant les itinéraires de transit, notamment pour le trafic combiné en provenance ou à destination des ports maritimes.





Il fallait relever le défi. Les réseaux ferroviaires et leur filiale Interfrigo l'ont fait, avec un partenaire du port d'Anvers.

Des milliers de tonnes de bananes arrivent chaque semaine d'outremer à Anvers. Belgian New Fruit Wharf (BNFW) les décharge, les palettise et les réexpédie aux importateurs.

La chose n'était pas nouvelle. Ce qui l'est par contre, c'est l'organisation d'un trafic régulier d'Anvers vers le sud de l'Allemagne et l'Autriche. Un trafic quasi pendulaire, qu'on peut expliquer ainsi.

## Bananes-Express :

## le goût de la qualité

Jour A/jour B, température dirigée, logistique performante et prix adaptés: c'est la performance ferroviaire Anvers/Allemagne du sud.



## Une logistique au point

Respectant une programmation bien établie, des navires accostent à Anvers à des dates précises. BNFW les décharge et transfère immédiatement leur cargaison dans les wagons réfrigérants stationnés à quai.

**7 heures du matin:** le chargement a commencé; il se termine avant la fin de la matinée.

**13h30:** la rame, qui a été enlevée par la SNCB et stationnée en gare d'Anvers DS, prend le départ.

**17h01:** elle est à la frontière belgo-allemande, où le chemin de fer effectue les opérations de douane;

**18h02:** elle reprend le départ;

**19h17:** elle est en gare de formation de Köln Eifelort. Là, les chemins de fer allemands transfèrent les wagons dans le système d'acheminement InterCargo, qui est en quelque sorte le Plan TOP allemand.

En un "Nachtsprung", les chargements sont à destination.

Un délai jour A/jour B peut ainsi être garanti pour la plupart des centres d'importation.

Les bananes transportées passent quelques jours dans des mûrisseries, avant d'apparaître sur le marché et de faire la joie des consommateurs.

## Depuis le 29 février

La première rame du genre a pris le départ le 29 février dernier, dans les bourrasques de neige.

Depuis, tous les lundis et jeudis matins, BNFW charge un Bananes-Express. Les mardis et vendredis matins, les destinataires allemands déchargent et entreposent les bananes anversoises.

Cette organisation optimale est le fruit d'une conjonction d'éléments divers:

- ★ l'expéditeur anversoise est parfaitement équipé pour opérer très vite la manutention des bananes et préparer un transport de qualité;
- ★ le matériel spécialisé offre des conditions techniques idéales pour un trafic qui demande autant de soin;
- ★ la surveillance de l'acheminement renforce encore les garanties de qualité et de fiabilité;
- ★ les horaires mis au point favorisent un transport rapide, condition sine qua non pour l'acheminement de fruits;
- ★ le prix proposé est très compétitif, ce qui arrange bien les clients du rail.



## Développements attendus

Le Bananes-Express est en phase de démarrage, au rythme de deux départs par semaine. Les résultats acquis et la satisfaction des partenaires intéressés amèneront certainement les chemins de fer à étendre la formule: un départ quotidien d'Anvers n'est pas exclu dans un avenir proche.

La logistique ferroviaire a prouvé qu'elle pouvait répondre aux attentes les plus exigeantes. Elle démontre désormais deux fois par semaine dans l'exécution parfaite de ce trafic que l'outil ferroviaire possède les qualités requises pour prendre en charge des marchandises qui méritent les soins les plus attentifs.

## Ils en disent...

### Ernst Moutschen, chef de projet à Interfrigo, Bâle

Le Bananes-Express est le premier signe concret de mise en œuvre de la nouvelle conception d'entreprise chez Interfrigo.

Bien qu'elle ne soit sur le marché que depuis quelques semaines, on peut déjà parler d'un réel succès pour cette nouvelle offre bien accueillie par la clientèle.

En effet, les plans d'acheminement réalisés correspondent parfaitement aux desiderata des importateurs de bananes et les prix de transport soutiennent la comparaison avec ceux pratiqués par la concurrence routière.

Grâce au Bananes-Express, les chemins de fer sont en mesure d'augmenter leur part de marché dans les transports de fruits débarqués au port d'Anvers et destinés à la République fédérale d'Allemagne et à l'Autriche.

### Piet Lamon, chef de vente à la SNCB

Le projet n'a pu voir le jour que grâce à une préparation et une collaboration optimales entre BNFW, Interferry et les réseaux ferroviaires.

Une première évaluation nous a appris que les importateurs sont très satisfaits de cette nouvelle offre. Il est clair aujourd'hui que "Bananes-Express" est synonyme et "qualité": le service est rapide, ponctuel, offert à des prix compétitifs.

C'est à ce point que nous étudions à présent la possibilité de développer le Bananes-Express pour en faire un "Fruit-Express" qui circule tous les jours entre Anvers et la zone Allemagne du sud - Autriche.

# Maritime Container Network: les ports belges visent l'Allemagne

## L'hinterland allemand

La République Fédérale d'Allemagne constitue pour les ports de la Mer du Nord un hinterland économique particulièrement porteur. De fait, dans les trafics transocéaniques, les ports allemands ont enregistré en 1985, pour leurs destinations nationales, un potentiel de 434.000 conteneurs. La Deutsche Bundesbahn a pris en charge plus de 66% de ces transports.

Les ports de l'ouest, c'est-à-dire les ports belges et hollandais, ont pour leur part enregistré 448.000 mouvements avec l'Allemagne. Mais le rail n'a pu s'attribuer que 9,7% de ce potentiel, contre plus de 65 pour la route et 25 pour la navigation fluviale.

## Le défi du rail

Les réseaux ferroviaires, avec leur coopérative spécialisée, Intercontainer, ont analysé cette situation et décidé de mesures commerciales dynamiques pour acquérir une part plus importante de ces transports.

C'est un défi que le chemin de fer se lance à lui-même. Il ne le fait pas sans détenir des atouts capables de séduire la clientèle.

Le transport par rail entre les ports de mer de l'ouest et les terminaux d'Allemagne fédérale se base sur le principe de l'acheminement en 36 heures. L'horaire commun proposé par les réseaux garantit, après un acheminement rapide et fiable, une mise à disposition sur l'heure chez les destinataires.

A l'exportation, la correspondance entre les horaires des différents réseaux concernés est assurée de sorte que la mise à disposition au port s'effectue de bonne heure.

## Système de prix InGrid

L'offre MCN se base sur une structure de prix qui correspond au système InGrid appliqué par Transfracht dans le



**Maritime Container Network est une appellation nouvelle, lancée officiellement fin février, et qui couvre tout un programme de commercialisation ciblée au profit de nos ports.**

trafic entre les ports d'Allemagne du nord et le territoire de la République fédérale.

L'Allemagne est divisée en 145 Grids, qui sont autant de zones tarifaires à prix unique. La formation des prix est orientée en fonction du marché de chaque zone, la couverture nécessaire étant assurée par la somme de tous les trafics.

L'offre comprend, outre la traction ferroviaire proprement dite, la manutention et la desserte terminale ainsi que des prestations aux dépôts de conteneurs et aux centres de services qui couvrent tout le territoire allemand (système d'avis complet, inspection, stationnement intermédiaire).

Un système comparable est proposé depuis mars dernier pour les trafics allemands avec les ports belges et hollandais.

## Francfort au cœur de MCN

La vente MCN est assurée par un bureau commun Transfracht/Intercontainer dans lequel les deux réseaux associés pour la rangée ouest sont représentés.

Ce bureau est dirigé par Werner Lutz, chef de la vente "trafic maritime" de Transfracht. Il travaillera en étroite collaboration avec les représentants d'Intercontainer: Interferry en Belgique et Holland Rail Container aux Pays-Bas.

Jos Vanden Wijngaert est le vendeur belge de l'équipe, qui rendra régulièrement visite aux expéditeurs et destinataires des ports belges en concertation avec les spécialistes du conteneur dans notre pays.

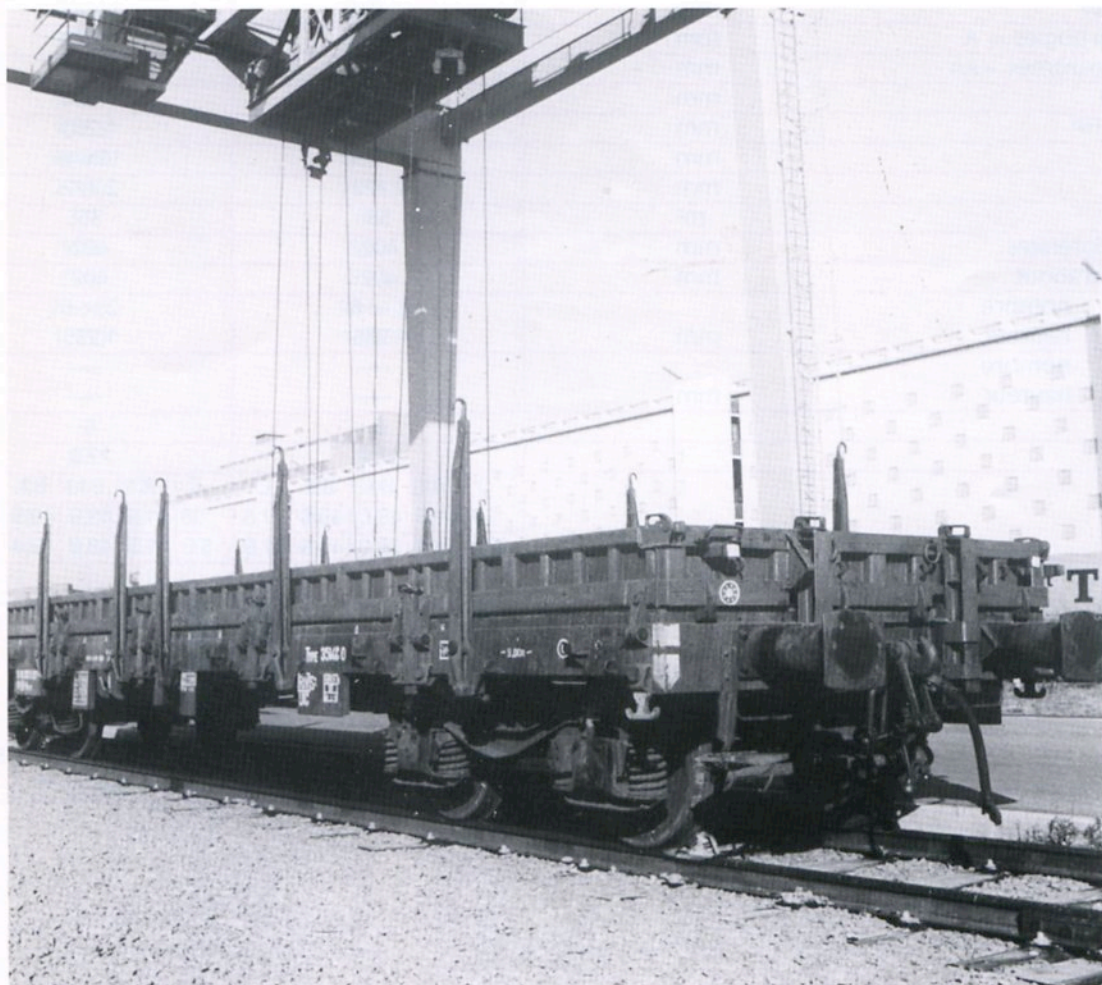
Une adresse à retenir en Allemagne:  
Transfracht: J. Vanden Wijngaert  
Gutleutstrasse 160-164  
boîte postale 11 19 31  
6000 Francfort-sur-le-Main 1  
Télétext 699 09 223  
Téléfax 069/23 17 64



# wagon plat à bogies, de moins de 15 mètres



SNCB  
1988



Les wagons Remms sont des wagons plats à bogies, ayant en général un plancher d'une longueur de quelque 12,60 mètres.

Moins longs que les wagons Rs et Res, ils sont particulièrement intéressants pour le transport de marchandises pondéreuses telles que tôles, slabs, blocs de pierre, etc.

Les haussettes d'about et les haussettes latérales (rabattables) peuvent assurer les chargements contre les déplacements anormaux, les basculements et les chutes. Les haussettes latérales sont généralement pourvues d'anneaux ou d'autres moyens d'arrimage.

Sur chaque face, six ranchers pivotants permettent d'assurer les chargements plus hauts que les haussettes.

Le plancher des wagons types 35'14 C0 et C2 comporte six gouttières pour le placement d'intercalaires. Grâce à ces dispositifs, on peut surélever les chargements, ce qui permet notamment de placer des élingues de transbordement.

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 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:

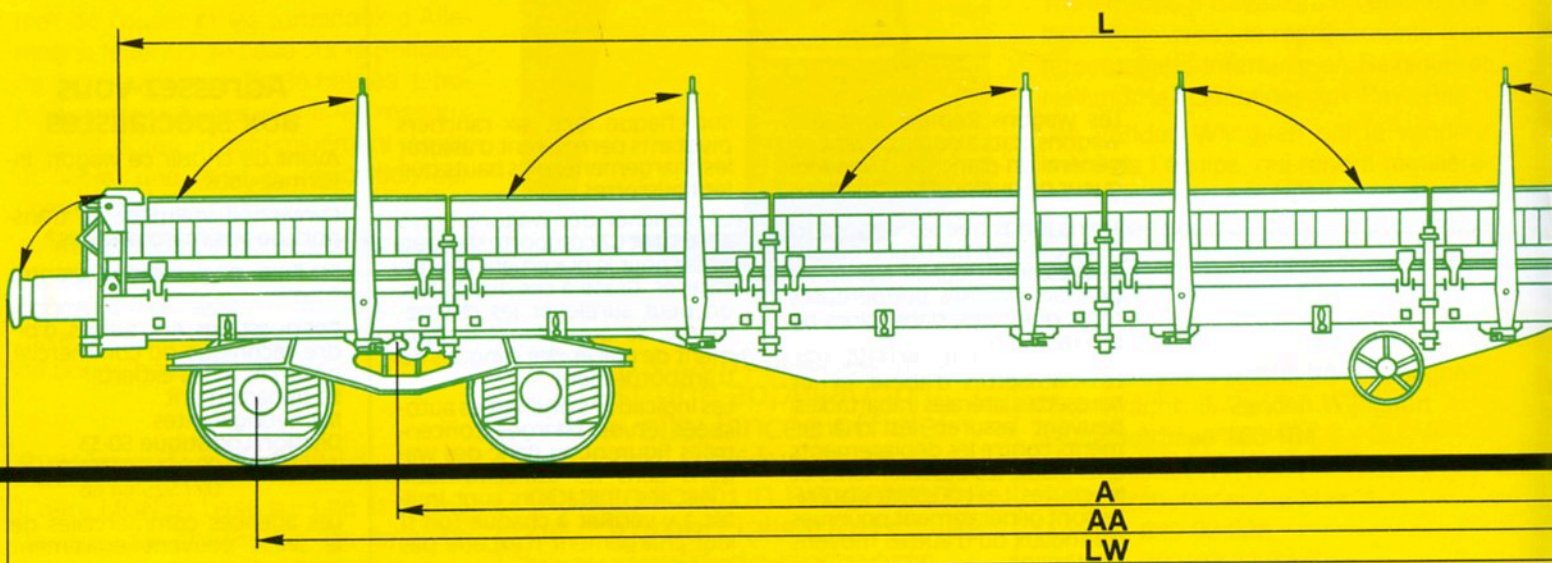
Le département  
Marketing-Ventes  
Division Logistique 50-33  
Téléphone 02 / 525 44 64  
02 / 525 44 66

Les agences commerciales de la SNCB peuvent également vous renseigner.

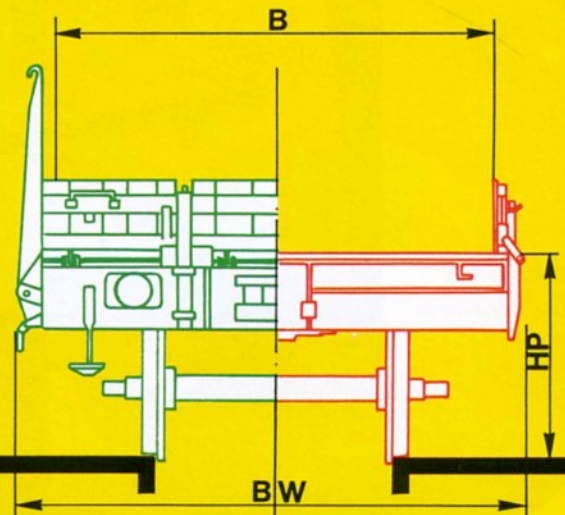
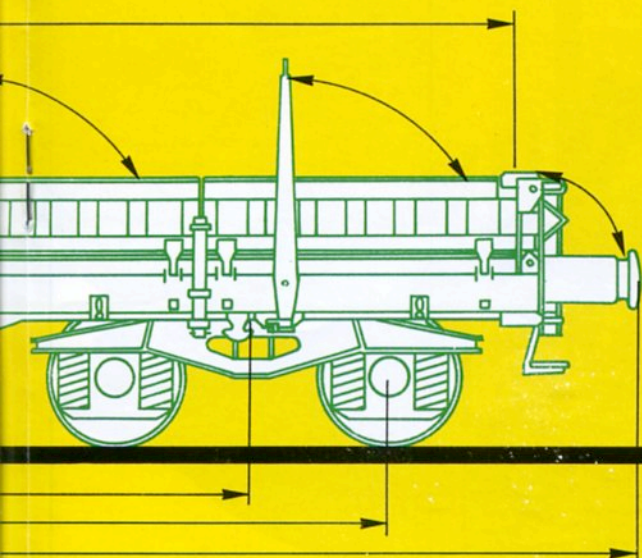
# R wagon plat de type courant à bogies

**e** à bords latéraux rabattables  
**mm** longueur utile inférieure  
**S** à 15 m  
 apte à circuler à 100 km/h

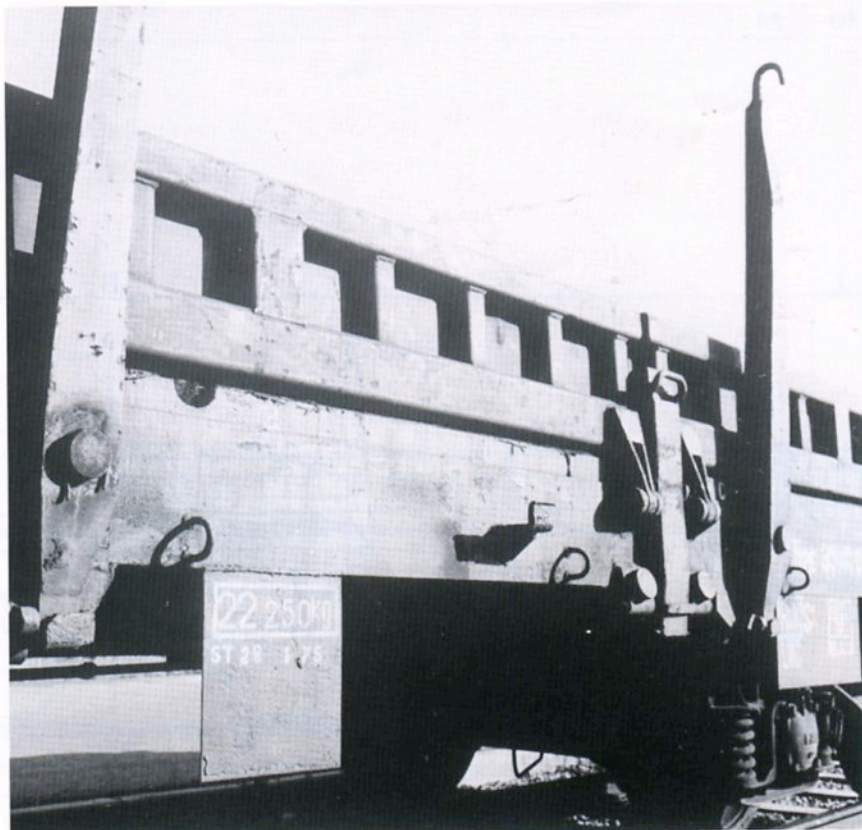
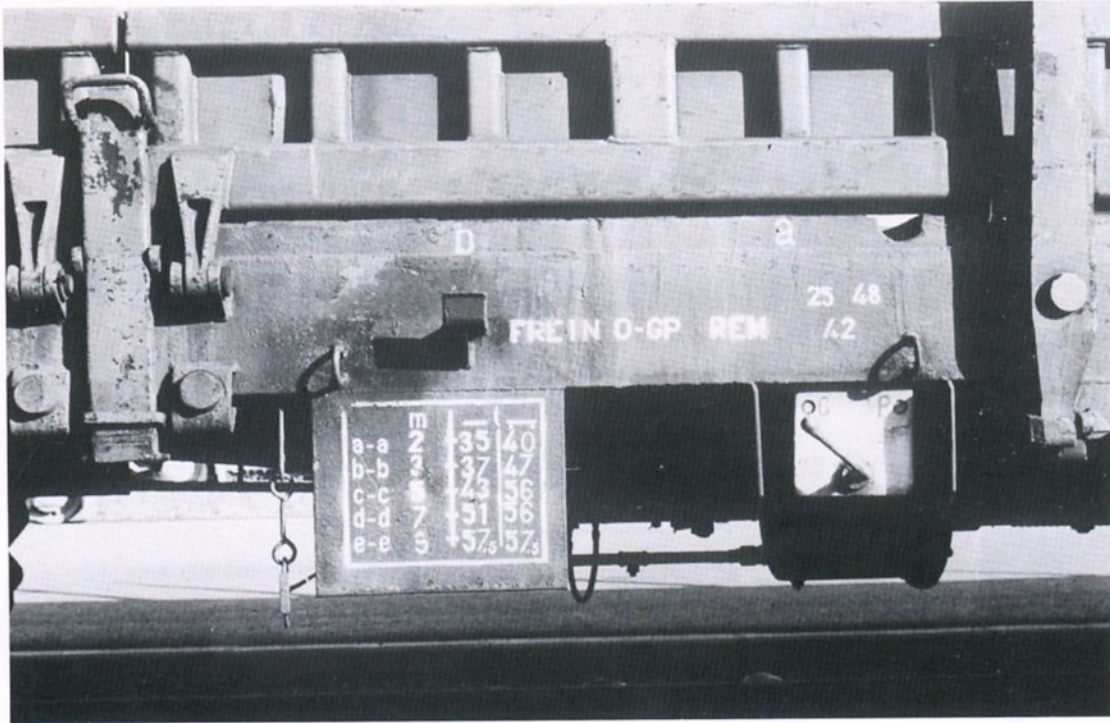
1	Code		Remms	Remms						
2	Type		3514 C0	3514 C2						
3	Nombre		660	450						
4	Numéro du wagon	code international numéro de série	11 88	11 88						
			395 0 000-a	395 1 000-a						
			774-a	449-a						
5	Année de construction		1969-72	1970						
6	Longueur hors tout = LW	mm	14.040	14.040						
7	Distance entre pivots de bogies = A	mm	9.000	9.000						
8	Distance entre essieux extrêmes = AA	mm	10.800	10.800						
9	Largeur hors tout = BW	mm	3.104	3.104						
10	Hauteur du plancher = HP	mm	1.260	1.260						
11	Longueur utile = L	mm	12.644	12.644						
12	Largeur utile = B	mm	2.772	2.772						
13	Surface	m <sup>2</sup>	35	35						
14	Hauteur des haussettes latérales	mm	402	402						
15	Hauteur des haussettes d'about	mm	402	402						
16	Ranchers latéraux	nombre	2 × 6	2 × 6						
		hauteur	mm	1.235						
17	Ranchers d'about	nombre	—	—						
		hauteur	mm	—						
18	Nombre de gouttières		6	6						
19	Tare moyenne	t	22,2	22,2						
20	Charges autorisées	t	A	B1	B2	C	A	B1	B2	C
			41,5	48,0	49,5	57,5	41,5	48,0	49,5	57,5
			S	41,5	48,0	49,5	57,5	S	41,5	48,0
21	Charges concentrées maximum	m-t	t				t			
			m		▲▲		m		▲▲	
			aa	2	35	40	aa	2	35	40
			bb	3	37	47	bb	3	37	47
			cc	5	43	56	cc	5	43	56
			dd	7	51	56	dd	7	51	56
ee	9	57,5	57,5	ee	9	57,5	57,6			



Remms					Remms				
3514 C3					3514 C4				
680					290				
11 88					11 88				
395 1 500-a					395 2 300-a				
2 299-a					599-a				
1974					1974				
14.040					14.040				
9.000					9.000				
10.800					10.800				
3.104					3.104				
1.235					1.235				
12.644					12.644				
2.780					2.780				
35					35				
522					522				
522					522				
2 x 6					2 x 6				
1.300					1.300				
—					—				
—					—				
—					—				
20					20				
	A	B1	B2	C		A	B1	B2	C
5	44	50	52	60		44	50,5	52	60
5	s 44	50	52	60	s	44	50,5	52	60
	t				t				
	m	▲▲			m	▲▲			
aa	2	35	40	aa	2	35	40		
bb	3	37	47	bb	3	37	47		
cc	5	43	56	cc	5	43	56		
dd	7	51	56	dd	7	51	56		
ee	9	60	60	ee	9	60	60		
ff	12	60	24	ff	12	60	24		



wagon plat  
à bogies  
de moins  
de 15 mètres



## Ferroulage: nouveau train Anvers-Bâle

Depuis le 6 avril, un nouveau train de ferroulage relie Anvers à Bâle cinq fois par semaine.

Ce train intéresse les clients des ferrouteurs belge (TRW) et suisse (Hupac).

Dans le sens nord-sud, l'heure limite de remise est fixée à 19 heures, du lundi au vendredi. Et le train a pour horaire :

Anvers Schijnpoort	19.48 (A)
Schaerbeek (terminal TT)	20.54
Bâle marchandises	6.51 (B)
Bâle CFF (arrivée)	7.00
Antenne Birrfeld (arrivée)	10.45
Antenne Aarau (arrivée)	11.15

Dans le sens inverse, du mardi au samedi, l'horaire est le suivant :

Antenne Aarau	17.45
Antenne Birrfeld	19.00
Bâle CFF	21.30 (A)
Schaerbeek (arrivée)	5.59 (B)
Anvers Schijnpoort (arrivée)	7.16

A l'arrivée, les chargements sont mis immédiatement à disposition.

A noter que le train Zeebrugge-Bâle est maintenu dans sa forme actuelle.

## Intercontainer: le record du vingtième anniversaire

Année record pour Intercontainer qui fêtait ses 20 ans en 1987.

Après un léger recul en 1986, la coopérative du transport intermodal international a refranchi la barre des 900.000 TEU et dépassé de près de 2% son record de 1985.



Citons les résultats.

Trafic total: 922.000 conteneurs équivalent 20 pieds (TEU), soit 3,8% de mieux qu'en 1986.

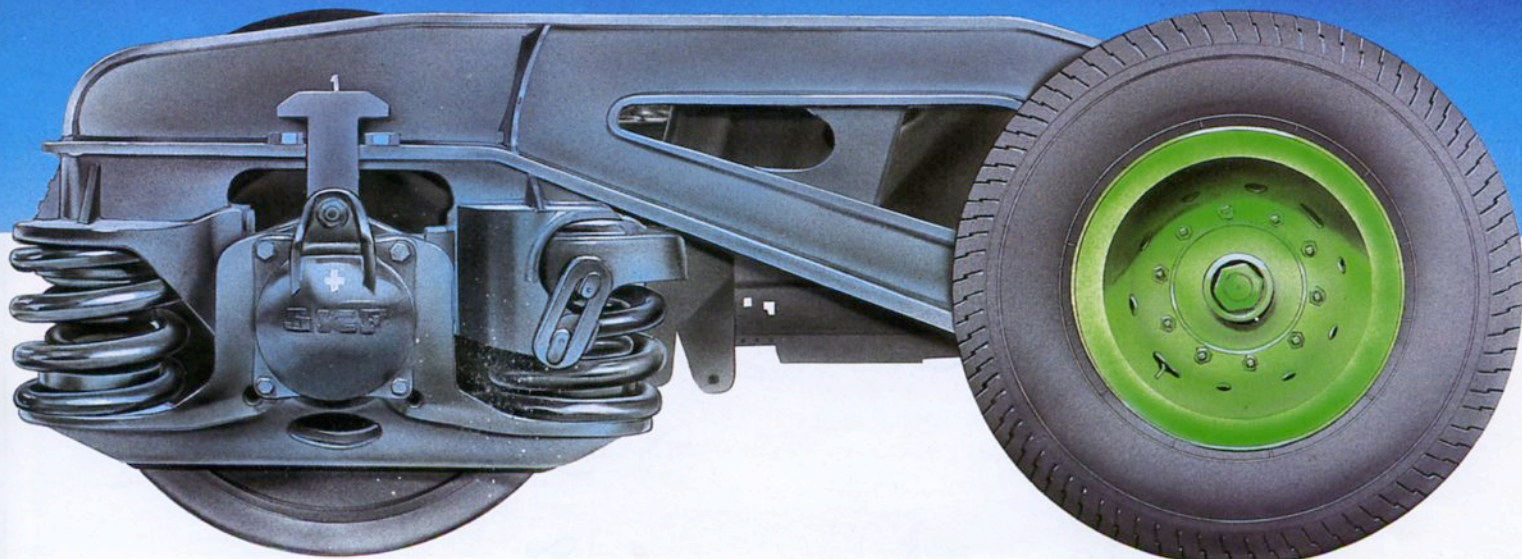
En unités de trafic: 792.000.000 TEU-km, c'est-à-dire 4,8% de plus que l'année précédente.

Tonnage brut global de marchandises transportées: près de 9.500.000 t, quelque 5% de hausse par rapport à 86.

On note encore :

- ★ une nouvelle diminution des mouvements de conteneurs vides;
- ★ le maintien du trafic maritime comme secteur le plus important;
- ★ une expansion de 10% du trafic européen continental (9,5% en TEU-km);
- ★ une croissance de 13% des trafics Pool (offre globale avec mise à disposition des containers).

Pour faire face aux besoins croissants, Intercontainer a commandé en 87 une série de 600 wagons articulés de 80 pieds, dont les premières unités sont entrées en service. Ces wagons sont équipés pour rouler à une vitesse de 120 km/h. Une nouvelle série, 260 wagons en 40 pieds à essieux interchangeables, sera acquise prochainement en vue d'accroître les trafics avec la péninsule Ibérique.



# 5 visages SNCB hors frontières

Cinq représentations hors frontières pour contribuer efficacement au positionnement européen de la SNCB.

**Londres W 1 X 1 DE:**  
Sackville street 22-25 A  
Téléphone 00/44.1.17 34 14 91



**Luxembourg:**  
12-14 Boulevard d'Avranches  
Téléphone 00/352.24 955



**5000 Cologne 1:**  
Im Hauptbahnhof  
Téléphone 00/49.221.13 47 61  
Télex 888 35 63



**75010 Paris:**  
13 rue d'Alsace  
Téléphone 00/33.1.42.01 12 12  
Télex 214 909



**4051 Bâle:**  
48 Aeschenvorstadt  
Téléphone 00/41.61.23 72 85  
Télex 965 637

Comme les autres réseaux ferroviaires, la SNCB a remodelé sa représentation dans les pays voisins. Elle s'est appuyée, pour le faire, sur des critères d'économie et de rentabilité.

Désormais, le réseau SNCB compte cinq représentations générales animées soit par des représentants qui exercent déjà sur place depuis plusieurs années, soit par des nouveaux venus.

**SNCF**



### Paris: Richard Servais contrôle le sud

Depuis fin 87, la représentation générale de la SNCB pour la France et la péninsule Ibérique a un nouveau leader.

Richard Servais, 41 ans, a fait ses classes au sein du service commercial des chemins de fer belges, tour à tour chef de produit marchandises et spécialiste des trafics voyageurs. Il a enrichi cette expérience dans les structures de vente de deux sociétés de transport privées. Il possède donc les atouts nécessaires pour établir et entretenir les liens les plus fructueux avec la clientèle des chemins de fer et nos partenaires des réseaux français, espagnol et portugais.

Dans ses nouvelles fonctions, Richard Servais reprend les compétences naguère dévolues à la représentation établie à Lille, qui avait en charge les trafics du Nord-Pas-de-Calais.

Autre nouveauté à Paris: les experts des réseaux européens (SNCB, NS, DB, FS) se sont regroupés pour réaliser déjà cette unité de contact commercial qui doit caractériser le chemin de fer européen uni à l'heure du grand marché. La nouvelle adresse de nos services parisiens est donnée dans la carte. On notera qu'une permanence "voyageurs" reste ouverte au 21, boulevard des Capucines.

**CFL**

**SNCF**

### Luxembourg: Jacques Delhougne entre Ardenne et Vosges

A Luxembourg, Jacques Delhougne, 46 ans, a pris en mains la représentation de la SNCB pour le Grand-Duché, l'Alsace et la Lorraine.

Jusqu'à la fin de l'année dernière, Jacques Delhougne dirigeait l'antenne SNCB à Lille. Il avait, avant cela, entre autres activités, fait partie de la force de vente d'Interferry pour la région liégeoise.

Le contact commercial n'a pas de secrets pour lui et il connaît sous toutes ses facettes le transport ferroviaire de marchandises, que ce soit par wagons complets ou en techniques intermodales.

Nommé récemment Conseiller du Commerce extérieur, Jacques Delhougne garde aussi un œil attentif sur la promotion du tourisme belge (en train bien sûr) en territoire grand-ducal.



### Cologne: Ernst Van der Stockt sur l'axe oriental

La représentation à Cologne gère les trafics de la Belgique avec tout l'axe oriental, c'est-à-dire l'Allemagne, l'Autriche, les pays Scandinaves et Balkaniques. Ernst Van der Stockt, 44 ans, assume la direction de l'équipe qui anime la plus ancienne représentation étrangère de la SNCB.

L'agence de Vienne ayant fermé ses portes, celle de Cologne reprend ses prérogatives. Elle gardera un œil attentif sur les trafics acquis au fer et ceux qui pourraient s'y rallier.



### Suisse/Italie: Alphonse Schwanen et son équipe à Bâle

les flux entre la Belgique et la Suisse - prolongés de et vers l'Italie - sont toujours du ressort d'Alphonse Schwanen, 44 ans, représentant général de la SNCB à Bâle. C'est lui qui, avec les chemins de fer suisses et les responsables bruxellois du marketing, perfectionnera la modernisation de l'offre Benelux-Italie.



### Londres: Daniel Mahr en Albion

Reste un pays "frontalier" - à un bras de mer près - dans lequel la SNCB est toujours représentée: la Grande-Bretagne.

A Londres, c'est Daniel Mahr, 40 ans, qui tient les rênes belges, négociant avec les British Railways les indispensables synergies à développer en prévision de l'ouverture du marché européen et du "rattachement" de l'Angleterre au continent par le tunnel qui commence déjà à prendre forme.

## Le réseau belge "D 4" depuis le 29 mai

"D" est une appellation technique qui figure sur les tableaux de chargement au flanc des wagons. D 4 y est la classe de chargement la plus élevée.

Vous le savez : la charge à l'essieu est une donnée essentielle pour qui charge un véhicule de transport.

Les limites imposées dépendent à la fois de la constitution du véhicule et de l'infrastructure sur laquelle il roule. L'une et l'autre doivent présenter des caractéristiques qui garantissent la sécurité du trafic.

Jusqu'ici, le réseau ferroviaire belge était classé C 4. Il n'acceptait qu'une charge de 20 tonnes par essieu et une masse de 8 tonnes par mètre courant. Depuis le 29 mai, tout notre réseau est déclaré D 4. Il admet donc

**22,5 tonnes par essieu  
et 8 tonnes par mètre courant.**

Pour les "gros porteurs" à bogies, cela



correspond à une augmentation de 10 tonnes de charge. Les avantages dégagés sont :

- ★ une économie de matériel ;
- ★ un surcroît de compétitivité.

Nous reviendrons sur cette augmentation de charge admise dans une prochaine édition. Entre temps, les expéditeurs immédiatement intéressés recevront des explications détaillées de notre service de Conseil à la clientèle en appelant le 02/525 44 66 ou 525 44 67. Ils pourront aussi consulter l'Annexe 2 au RIV, qui énumère les installations à l'étranger accessibles en régime D 4.

## Unions d'offres

### Les précurseurs

1986. La SNCB et la SNCF, l'œil fixé sur les études de marché, décident de créer un produit ciblé de qualité : Interdelta.

Les réunions rassemblent à une même table des experts des deux réseaux : les "commerciaux" soucieux d'acquérir des trafics, et les "producteurs", chargés de concrétiser dans le transport proprement dit les performances attrayantes annoncées aux clients.

La démarche est nouvelle : traditionnellement, les uns et les autres n'étaient pas réunis en un groupe unique. Elle est fructueuse : en réunion commune, tous pensent "client, service, réussite".

Ces spécialistes sont les précurseurs de ce qu'on appelle déjà l'**Union d'Offre**.

1987. Le succès d'Interdelta prouve à la fois :

1. que le produit est adapté aux besoins ;
2. que la méthode de travail était performante.

### La méthode internationale

1988. Les réseaux ferroviaires, convaincus de cette efficacité, font officiellement de l'Union d'Offre **la méthode** pour le développement de leurs produits internationaux. L'union fait la force, isn't it ? Et c'est bien l'objectif des chemins de fer dans l'optique de 1993 : constituer une force performante, capable de s'imposer sur le grand marché européen.

La SNCB - parce que la Belgique s'inscrit dans le Benelux - participera systématiquement aux unions d'offres au sein d'un trio qui comprend aussi les chemins de fer néerlandais et luxembourgeois.

Les Unions d'Offres qui l'intéressent se formeront sur base de marchés déterminés, avec l'Allemagne et l'Autriche ; la France ; la Suisse et l'Italie ; les pays scandinaves. L'élaboration des tarifs directs internationaux par les "commerciaux" a naguère suivi la même logique économique. Et cette fois, les "commerciaux" auront les "producteurs" pour alliés.

	A	B1	B2	C2	C3	C4	D4
	37,5 t	40,0 t	52,0 t	57,0 t	60,0 t	62,0 t	70,0 t
S	37,5 t	40,0 t	52,0 t				62,0 t



## la méthode performante

### Gérer le marché ensemble

Les Unions d'Offres traiteront tous les aspects des transports internationaux: la stratégie de base, les actions à mener, le contrôle des résultats, les ententes tarifaires. Tout cela au profit de la qualité, de la fiabilité et de la compétitivité de l'offre, ce triple but qui oriente l'action de tous les réseaux.

Elles élaboreront les produits nouveaux, notamment les trains directs Eurail Cargo, entre grands centres européens, qui formeront à terme un réseau international de toute grande qualité.

En un mot, elles permettront aux réseaux associés de gérer le marché ensemble.

### Benelux - France

L'Union d'Offre Benelux - France (la première à laquelle la SNCB participe) a été constituée fin avril. D'emblée, elle a structuré dans la forme nouvelle les groupes qui étudient déjà plusieurs projets:

- ★ le train charter "Ile de France" axé sur la région parisienne;
  - ★ une offre nouvelle pour le transport d'engrais;
  - ★ un système de réaction rapide et souple pour l'acquisition de trafics spots à prix nets;
  - ★ une extension du produit Interdelta (marqué actuellement deux jours sur trois par une occupation à 100% alors que la demande croît continuellement).
- L'Union d'Offre est certes une affaire de "cuisine intérieure". Mais il fallait vous en parler: les progrès d'un fournisseur intéressent toujours ses clients.

#### Union d'Offre =

- ★ **instance unique** de conception et de gestion des produits internationaux;
- ★ **composée** d'experts de la production et de la commercialisation désignés par les réseaux concernés.



Après trois ans de fonctionnement, la SNCB a procédé à une évaluation de son plan de transport global, connu sous l'appellation IC-IR. Les caractéristiques de base - service cadencé, grande régularité et correspondances systématiques - ne sont pas modifiées.

Les fondements du service IC-IR permettent depuis 1984 une exploitation du réseau plus rationnelle et plus rentable. Les enquêtes réalisées montrent d'ailleurs qu'ils donnent aux utilisateurs du train un maximum de satisfaction.

L'évaluation réalisée en 87/88 visait à mettre l'offre le plus possible en concordance avec la demande, autrement dit à répondre plus étroitement à des besoins qui ont pu changer en l'espace de trois ans.

Désormais, d'ailleurs, l'adaptation aux réalités du marché sera annuelle. Ainsi, la SNCB pourra suivre de très près les tendances nouvelles qui se feront jour.

La grille horaire d'application depuis le 29 mai a vu de sensibles modifications par rapport à la situation de juin 1984. Des améliorations ont été apportées à un bon nombre de relations IC, IR et L. Des gares et points d'arrêt sont ré-ouverts, parce qu'une clientèle potentielle y existe. Par contre, quelques points d'arrêt ont été fermés, le trafic y étant insuffisant et peu susceptible de se développer, de même que quelques tronçons de ligne à trop faible utilisation.

Notons que les suppressions de services ferroviaires ne se font pas sans l'instauration de liaisons routières

SNCV, mieux dimensionnées par rapport à la demande.

### Grille enrichie

La grille s'est en outre enrichie de nouveaux trains le matin et le soir. Ajoutés au service existant sur plusieurs lignes importantes, ces trains sont les meilleurs témoins de la volonté qu'a la SNCB de rencontrer les besoins malgré le contexte financier difficile qu'elle connaît.

Certains de ces trains matinaux et vespéraux circulent tous les jours. La plupart s'ajoutent à la grille des samedis et/ou dimanches, pour favoriser les déplacements de week-end, en permettant de partir plus tôt et de rester sur place une heure de plus. Ces trains nouveaux de fin de journée ont d'ailleurs reçu l'appellation évocatrice de "trains de théâtre".

### Complémentarité

Soulignons les efforts réalisés par la SNCB pour intensifier la complémentarité avec les autres réseaux de transport en commun. Une première réalisation commerciale précise cette complémentarité: la carte TTB. Mais la collaboration se concrétise aussi dans la réalisation de bonnes correspondances entre services ferroviaires et routiers et le transfert éventuel du rail à la route de services qui trouvent ainsi, en termes de rentabilité, des bases plus raisonnables.

Et rappelons pour conclure que l'adaptation des services n'est pas une démarche isolée. Elle va de pair avec le souci de rendre les gares et les trains plus accueillants et d'étendre les aires de parcage des véhicules privés, le tout concordant pour offrir des services commodes dans un cadre digne de notre époque.

## **Transports routiers la sonnette d'alarme est tirée**

Du "Républicain Lorrain"  
publié le 20 avril dernier,  
nous reprenons cet article  
in extenso.

Les réglementations, régissant les périodes de travail et de repos des conducteurs routiers professionnels en Europe, sont ignorées d'une manière systématique, mettant en danger non seulement la santé et la sécurité des conducteurs, mais également celles des autres usagers de la route. Telle est la conclusion alarmante d'une étude effectuée par le Centre de recherche de la circulation de l'université de Groningen, aux Pays-Bas, à la demande de la Fédération internationale des ouvriers du transport.

Le rapport, intitulé "Relations entre les conditions de travail dans les transports routiers, la fatigue, la santé et la sécurité routière", est publié par l'ITF dans plusieurs langues et distribué aux syndicats de conducteurs, aux parlementaires et aux experts des transports routiers dans tous les pays.

## **Du changement chez nos partenaires à Bruxelles**

### **Les chemins de fer néerlandais rapatrient la vente à Utrecht**

A l'aube de 1988, monsieur A. K. Swijgman, qui dirigeait la représentation des Nederlandse Spoorwegen à Bruxelles, a pris sa retraite.

Le Service des affaires commerciales en a profité pour rapatrier à Utrecht la vente du trafic marchandises en Belgique et au Luxembourg. Mais, parallèlement, les NS ont octroyé de larges délégations de pouvoirs à la SNCB pour les représenter auprès de la clientèle belge. Le chemin de fer européen poursuit ainsi sa construction.

Le service voyageurs de Bruxelles poursuit quant à lui ses activités sous la direction de monsieur Michiel Jonker.

Les références à noter pour tout problème marchandises:

NS Goederenvervoer  
Dienst van Commerciële Zaken  
1e afdeling  
Postbus 2025  
NL 3500 HA Utrecht  
Tél. 00/31/30.35 40 04  
Téléfax 00/31/30.31 31 26  
Télex 70 131

### **La SNCF se rapproche du marketing SNCB**

Presque en même temps, la représentation générale de la SNCF à Bruxelles, qui avait déjà délégué à la SNCB le soin de l'information sur ses offres voyageurs, a quitté le boulevard Adolphe Max avec armes et bagages pour s'installer au dernier étage du Shell Building, où les services Marketing et Ventes de la SNCB occupent également des surfaces.

## **Les marchandises en 1987**

Après un début d'année 87 morose, l'activité économique s'est vivement ranimée à partir de septembre.

C'est également à partir de ce même mois que les efforts entrepris pour reconquérir la confiance des clients ont porté leurs premiers fruits.

On note en effet, au cours du dernier trimestre de 1987, un redressement des parts de marché et une reprise de la croissance globale.

Le tonnage total transporté s'est finalement établi à 64 millions de tonnes pour l'année 87, en hausse de 1,4% par rapport à 86.

Quelques segments de marché ont même évolué très favorablement:

- ★ l'agro-alimentaire: + 17% ;
- ★ les transports combinés: + 7% ;
- ★ l'industrie automobile: + 6% ;
- ★ les métaux: + 5% .

Par contre, les matériaux de construc-

Le document souligne que les réglementations régissant le temps de conduite et de travail et les périodes de repos varient considérablement d'un pays à l'autre et que certains pays n'ont même aucun règlement. Et lorsque ces règles existent, l'étude conclut qu'elles sont systématiquement ignorées et que certaines sont d'une telle complexité que ni les conducteurs, ni la police, ni les autorités chargées de leur contrôle ne les comprennent.

Les chercheurs néerlandais ont notamment tiré les conclusions suivantes:

★ Le temps de travail des conducteurs est de loin supérieur à la moyenne rencontrée dans les autres industries (entre 62,5 et 75 heures par semaine).

★ Le risque d'accidents de la route augmente considérablement avec la longueur de la journée de travail du conducteur.

★ Une grande proportion de conducteurs ne prennent pas suffisamment de repos journalier.

★ Les risques d'accidents augmentent considérablement en cas de conduite de nuit. Plus de 16% des conducteurs "longs parcours" ont indiqué s'être endormis au volant et 7% avoir eu un accident pour cette raison.

★ Jusqu'à 50% des conducteurs professionnels ont indiqué avoir des problèmes de santé, dont beaucoup chroniques, du fait de leurs conditions de travail et de vie.

"Il est clair que le secteur des transports routiers de marchandises connaît un état complet d'anarchie" a déclaré le secrétaire général adjoint de l'ITF en commentant le résultat de l'étude.

La Fédération internationale des ouvriers du transport a lancé un appel à tous les responsables des réglementations relatives à la sécurité routière et à la conduite afin qu'ils prennent des mesures immédiates pour remédier à cette situation. Elle les invite à s'associer aux syndicats de conducteurs pour effectuer d'autres recherches afin de faire des transports routiers une industrie sûre et plus humaine pour les travailleurs.

A noter que Jacques Audouard quittera dans les premiers jours de juillet la direction de cette représentation, et que son adjoint, Jean Deleglise, est entouré, pour les problèmes marchandises, par Paul Bescond, Stéphane Owczarz et madame Linard.

Notez les nouvelles coordonnées de nos collègues français:

Représentation générale SNCF  
Shell Building  
Rue Ravenstein 60 bte 20  
1000 Bruxelles  
Téléphone 02/514 08 00  
Télex 61 997

## Un nouveau représentant de la D.B.

L'équipe de la Deutsche Bundesbahn a un nouveau leader. Monsieur Gaertner, qui diri-

geait l'équipe de Bruxelles depuis plus de dix ans, est rentré en Allemagne pour exercer d'autres fonctions au sein de la DB.

C'est monsieur Ulrich KURTH qui a repris la charge de représentant général. Il est entouré, pour traiter les problèmes marchandises, de madame Kronenwerth et de monsieur Jozef Kirschweg, installés avec lui 23, rue du Luxembourg à 1040 Bruxelles (téléphone 02/512 53 39).

Rappelons que la Deutsche Bundesbahn a une antenne à Anvers, confiée à monsieur Frans Franceus, qu'on peut atteindre à l'adresse suivante:

Deutsche Bundesbahn, c/o Sitrans  
Ankerrui 26-30 bte 6  
2000 Antwerpen  
Téléphone 03/233 97 20  
Télex 31 872.



L'antenne Marketing-Ventes installée 142, boulevard Adolphe Max à Bruxelles a changé de leader.

C'est désormais **Danny Verbelen** qui dirige l'équipe

chargée des contacts avec la clientèle du rail dans le district Centre.

Danny Verbelen remplace Willy De Coster, qui a rejoint la structure trafics voyageurs des services centraux.

Un numéro de téléphone: 02/219 00 40, et un télex: 20 599.

tion (fin des travaux de Zeebrugge) et les charbons (restructuration campinoise) ont régressé.

On constate avec satisfaction que les efforts de diversification continuent lentement mais sûrement à porter leurs fruits. Pour la première fois depuis 1952, la part de l'industrie légère (transports combinés compris) a passé la barre des 30% du trafic. On se souviendra qu'en 1974, elle n'atteignait que 22% de l'ensemble.

Cela signifie que de nouveaux clients rejoignent en nombre toujours plus grand les rangs de nos partenaires.

