

informations
SNCB® 1 | 89



Informations SNCB est le bulletin trimestriel de contact des chemins de fer belges avec leur clientèle marchandises, édité par le service des Relations Extérieures pour le Département Marketing-Ventes.

Editeur responsable :
W. Van Gestel - Bruxelles

Rédaction :
Rue de France 85
1070 Bruxelles
Tél. 02/525 36 35 - 525 36 84
Téléfax 02/525 40 45
Télex 20 424

Impression :
Hoorens Printing - Kortrijk - Heule

Photos :
SNCB
TRW

Au sommaire de ce numéro

RailEasy,

offre de produits télématiques qui, au fil des mois, séduit une clientèle de plus en plus intéressée et voit sa gamme d'applications s'étoffer sensiblement.
Page 3

Le Channel Tunnel

réalité future des liaisons Grande-Bretagne/continent dont des groupes de travail inter-réseaux préparent la réalisation logistique et commerciale.
En page 12

L'électrification de la ligne 260,

investissement récent de la SNCB au bénéfice de sa productivité et du service rendu à ses clients du bassin de Charleroi.
En page 11

Eurail Express,

le haut de gamme de l'envoi express européen par train.
En page 14

Le rail-route,

une technique d'avenir qui combine les atouts du rail et de la route pour des transports internationaux à longue distance.
Voyez l'encart central

Et quelques nouvelles diverses
présentées en page 15.

A votre service:

le Département Marketing-Ventes

* service central

1000 Bruxelles
Rue Ravenstein 60 bte 24
Télex 25.035
Téléfax 02/525.46.05

* dans les districts

1000 Bruxelles
Boulevard Adolphe Max 142
Tél. 02/219.00.40
Télex 20.599

4000 Liège
Bd. de la Sauvenière 87
Tél. 041/23.17.13 - 23.63.13
Télex 42.655

5000 Namur
Rue Borgnet 7
Tél. 081/22.30.84

6700 Arlon
Avenue de la Gare 61
Tél. 063/22.41.15

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

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

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



EDITO

Nos résultats de 1988 sont encourageants: toutes les courbes ont une allure ascendante.

Avec près de 7,7 milliards de tonnes-kilomètres, notre trafic marchandises présente une croissance de quelque 6 % par rapport à 1987.

Le volume perdu en Campine (fermeture des mines, perte d'un million de tonnes) a pu être regagné dans d'autres secteurs: la sidérurgie, qui a connu une fort bonne année (+ 20 %), les produits alimentaires (+ 11,5 %), les combustibles solides (+ 19,4 %), et le secteur des matériaux de construction (+ 7 %).

La croissance du transport combiné (31,8 % de mieux) prouve avec éclat que le chemin de fer possède là un excellent pôle de développement.

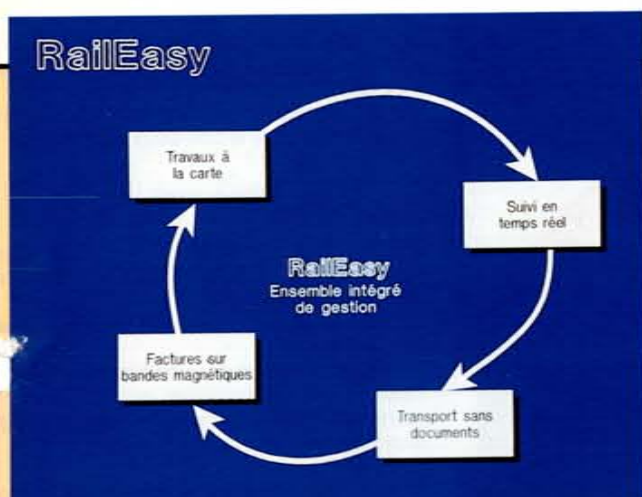
A noter encore: en 1988, la part des acheminements internationaux est passée à 58 % de l'ensemble, gagnant ainsi 8 points sur l'année précédente.

Le trafic de voyageurs est lui aussi en progrès. Et les recettes totales de la SNCB ont également augmenté. La gestion financière fut d'ailleurs telle que nous clôturons l'année avec un léger bénéfice alors qu'on pouvait craindre un déficit de plus de 4 milliards.

Nous allons à présent consolider ces positions et travailler à les améliorer encore. Nous le ferons en proposant à nos clients, fidèles et nouveaux, une palette de produits et de services toujours plus performants et plus proches des besoins du marché.

RailEasy

CA VA BIEN !



Depuis avril 1987, la SNCB commercialise, sous l'appellation RailEasy, une palette de services télématiques de gestion du trafic.

La formule est née d'une réflexion en quatre temps, commencée il y a déjà bien longtemps.

1974: pourquoi ne pas lancer des "factures électroniques" ?

1981: pourquoi ne pas réaliser des transports "sans papiers" ?

1987: pourquoi ne pas ouvrir aux clients nos bases de données "suivi des transports" ?

1987: pourquoi ne pas commercialiser ces "produits télématiques" ?

Les réponses à ces questions sont toutes contenues dans RailEasy, qui comprend quatre modules distincts:

1. suivi des transports en temps réel;
2. transports sans documents;
3. facturation électronique;
4. travaux "à la carte".

Entrez donc

Suivre ses transports de son bureau même est donc possible pour tout client.

La SNCB dit simplement, en quelque sorte: "Entrez donc dans mon ordinateur".

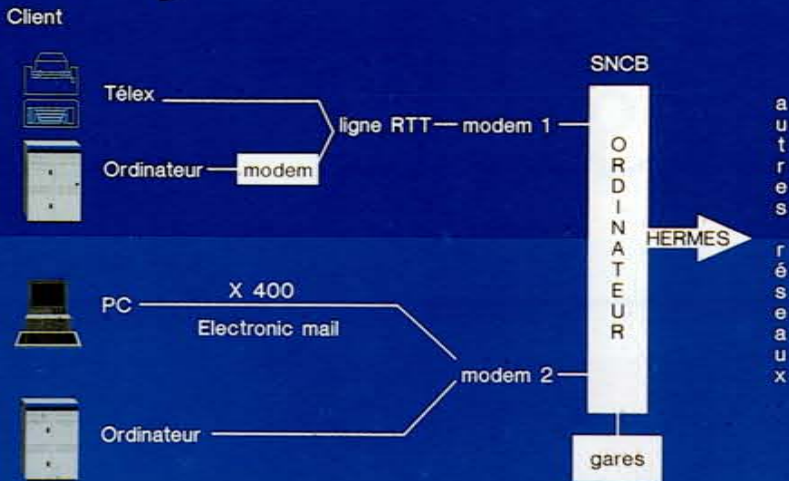
Deux portes peuvent s'ouvrir, selon l'équipement du client: la porte "téléx" ou la porte "ordinateur". Derrière ces portes, le couloir est une ligne RTT qui conduit tout droit aux processeurs du chemin de fer, en passant par les transcodeurs nécessaires. Notre schéma montre ce cheminement.

A l'autre sortie de l'ordinateur de la SNCB, Hermès est le deuxième couloir, qui relie les Belges aux systèmes de gestion du trafic des réseaux anglais, français, allemand, suisse et italien.

Il est donc possible de suivre en temps réel la progression des wagons dans six pays d'Europe. Et de 1990 à 1992, six autres pays relieront aussi progressivement leurs systèmes de gestion au nôtre.



RailEasy : international connection



Voici votre clef

Bien sûr, la SNCB ne pratique pas vraiment une politique de "portes ouvertes". Pour entrer dans son système, le client a besoin d'une clef qui garantisse la confidentialité des informations échangées.

C'est une clef triple:

- * pour entrer, le client dispose d'un mot de passe qui lui est propre; et son terminal ou télex est identifié par le système avant l'ouverture de la liaison;
- * chaque question posée passe par un "filtre de confidentialité" qui détermine si le client peut poser cette question à propos de ce transport;
- * la réponse passe par le même filtre, qui veille à la diriger vers le bon destinataire.

Dites-moi...

Bon nombre d'informations sont disponibles dans le système. Et le client peut y accéder de deux manières:

- > soit en interrogeant l'ordinateur: "Où est mon wagon?"
- > soit en demandant - une fois pour toute, l'information systématique sur des événements bien définis (départ du wagon, passage d'une frontière, etc.).

Il peut ainsi connaître le numéro du wagon (ou du container), l'état du wagon (vide/chargé), le poids chargé, la nature de la marchandise, l'origine, la destination, etc.

C'est à ce point que lorsqu'il réserve un wagon vide pour un transport, la SNCB peut lui signaler quelle marchandise a été transportée auparavant; il est alors à même de juger s'il faut ou non procéder à un nettoyage approfondi avant de charger le wagon.

Une étiquette... et c'est tout

Pendant tout son acheminement, un wagon doit toujours être accompagné de documents de transport. Cela suppose que l'expéditeur complète une lettre de voiture et la remet à la gare de départ.

Rectifications: cela "supposait". Car pour les acheminements en trafic intérieur, l'ordre de transport peut à l'heure actuelle être transmis par RailEasy. Sans devoir se rendre à la gare de départ ni remplir une lettre de voiture, le client édite une étiquette spéciale à coller sur le wagon. Les données relatives à tous les ordres ainsi lancés sont mises en mémoire sur un support électronique que la SNCB, au bout de dix jours, comparera avec ses propres données.

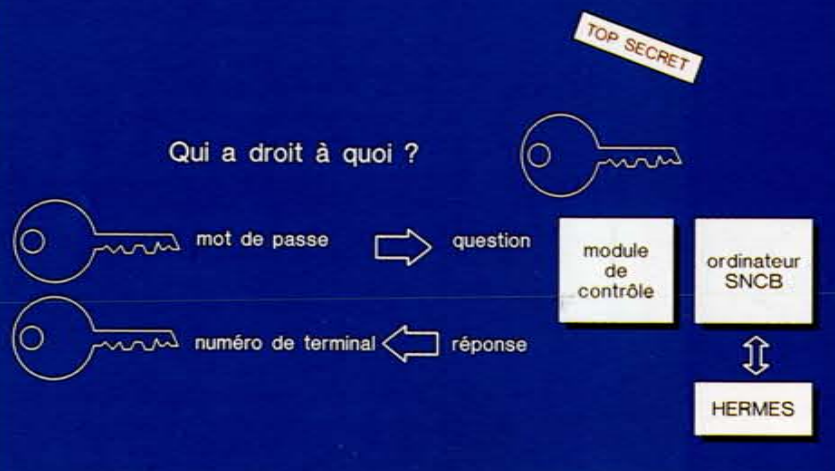
Ce type de démarche rencontre la faveur des expéditeurs: il concerne à l'heure présente près de 40% des acheminements intérieurs.

La formule sera bientôt étendue au trafic international, grâce à l'application DOCIMEL, que les réseaux ferroviaires mettent actuellement au point.

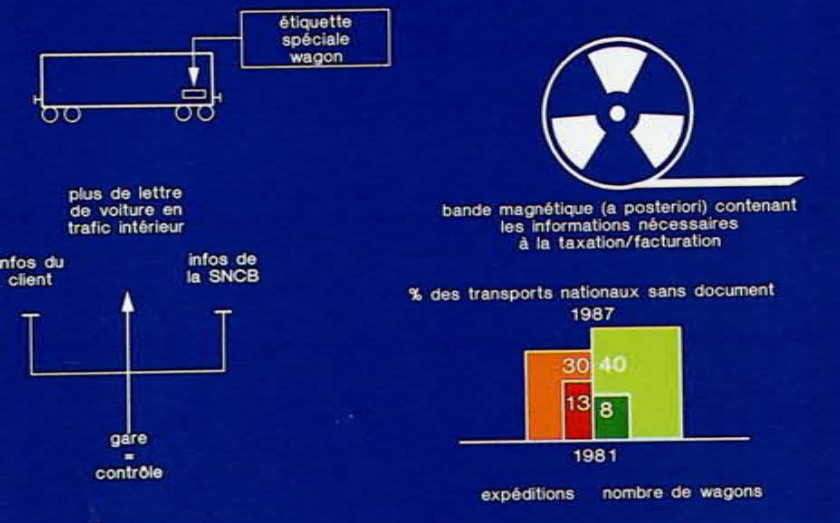
Mon comptable et le vôtre...

L'informatique a considérablement simplifié les "travaux d'écriture" des services de comptabilité.

RailEasy : Information contrôlée



RailEasy : Transports sans document



Aujourd'hui, RailEasy va plus loin encore.

A la réception d'une facture, le client dont la comptabilité est informatisée devait encoder dans son propre système les données détaillées sur le papier.

En fin de compte, ces données avaient été encodées deux fois (chez le client et à la SNCB). Perte de temps et d'argent...

La SNCB propose à présent de transmettre ses factures par RailEasy. Les factures "électroniques" aboutissent donc directement dans l'application comptable du client sans que celui-ci se mette au clavier. Quel gain de productivité!

A la carte, s'il vous plaît !

Le quatrième module de RailEasy concerne des applications "à la carte", c'est-à-dire des séries de programmes sur mesure, qui répondent étroitement à des besoins spécifiques. Un exemple montrera comment une

RailEasy : Travaux à la carte

Taxation par les clients



Le client calcule le montant à payer



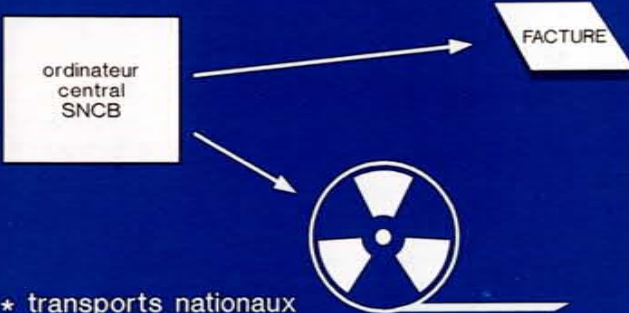
Il paie ce montant à la SNCB



La bande magnétique contient les informations transports

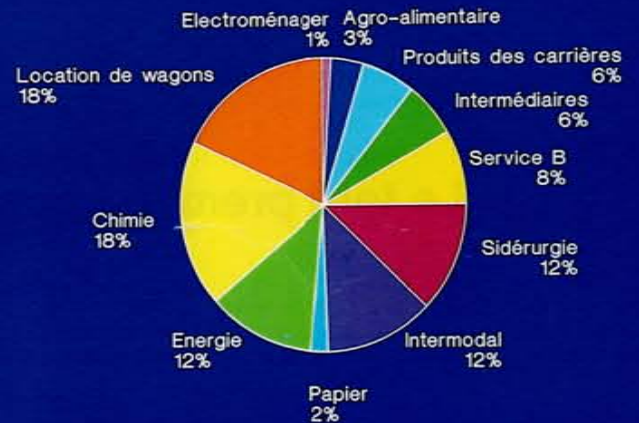
La SNCB contrôle et règle les discordances

RailEasy : Factures électroniques



- * transports nationaux
- * transports internationaux
- * prestations accessoires (pesage, ...)
- * frais de stationnement

RailEasy : Tous secteurs



réflexion commune peut devenir, dans le concret des circuits intégrés, un progrès de gestion qui fait l'affaire des deux parties.

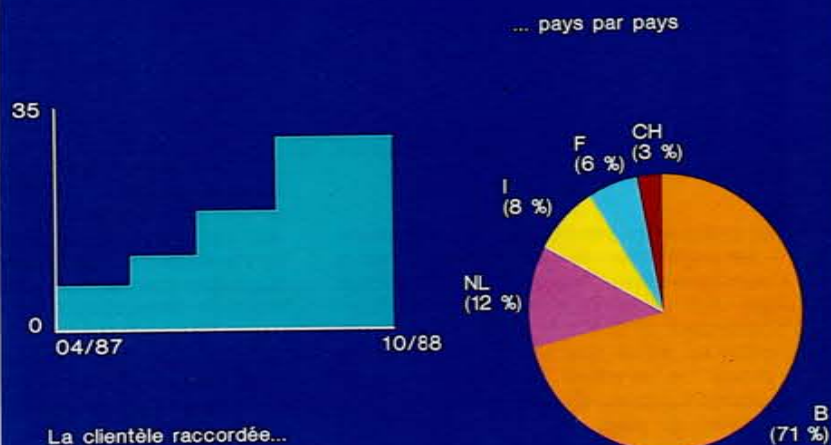
Dans le monde du transport, il arrive de plus en plus souvent que le client établisse lui-même le montant des frais qu'il accepte de voir facturer par son transporteur.

La SNCB applique cette méthode avec l'un de ses clients importants du secteur chimique.

Premier temps: le client calcule ses frais de transport en fonction des accords qui le lient au chemin de fer. Deuxième temps: il paie ces frais, à échéances fixes. Troisième temps: il transmet à la SNCB les données sur lesquelles il s'est basé.

La SNCB confronte ces données aux siennes propres. Si des écarts apparaissent, ils sont réglés a posteriori, ce qui limite les frais administratifs liés au contentieux financier tant au chemin de fer que chez le client.

RailEasy : ça va bien !



Cette procédure donne d'excellents résultats et correspond à une manière moderne et dynamique d'envisager les rapports commerciaux.

En résumé...

En résumé, RailEasy apporte à la gestion des transports par fer quantité d'avantages parmi lesquels on peut citer en vrac:

- * une meilleure rotation du matériel;
- * une meilleure planification de la production;
- * une réduction des frais administratifs;
- * des économies au niveau du transfert physique des informations...

Ces atouts n'ont pas échappé aux clients de la SNCB. En 18 mois, 36 d'entre eux (qui fournissent 45 % du trafic marchandises) se sont raccordés à RailEasy. Actuellement, 5 autres poursuivent une période d'essai qui débouchera très probablement sur le raccordement définitif.

Cette clientèle d'abonnés provient pratiquement de tous les secteurs industriels clients du rail (voyez notre graphique). Elle est installée principalement en Belgique, mais aussi en Suisse (3 %), en France (6 %), en Italie (8 %) et aux Pays-Bas (12 %). Les chemins de fer néerlandais ont d'ailleurs conclu un accord avec la SNCB pour bénéficier (au profit de leurs clients) des avantages de RailEasy en attendant leur connexion à Hermès et la mise en oeuvre de leur propre application.

Franchement, RailEasy, c'est vraiment **easy**, même si le mot est par ailleurs une contraction de **Railway Exchange of Data advanced System**.

Et cela pour un prix tout-à-fait intéressant:

- > un abonnement mensuel fixe, fonction du nombre de connexions;
- > et un prix par communication.

En résumé... La rail-télématique, c'est "le chemin de fer à la disposition du client". Un programme de bonne augure pour 1992/93.

Le tout premier abonné !

Le Groupe Cockerill-Sambre a été le premier abonné à RailEasy. Quoi de plus normal ? Tous bassins confondus, ce géant industriel traite plus de 300.000 wagons par an.

La gestion d'un tel trafic est d'autant plus complexe que l'échange de données entre le transporteur et son client n'est pas exempt de ces petites erreurs dont la rectification engendre un travail administratif dont la rentabilité se passerait bien.

D'emblée, une totale intégration a été réalisée, comme le montre notre schéma.

L'ordinateur central du groupe reçoit toutes les informations, qu'il traite et ventile pour les diriger vers le bassin concerné. C'est l'information automatique qui a été choisie, l'interrogation sur des acheminements de wagons ou groupes de wagons en Belgique et à l'étranger étant en cours de préparation.

En pratique, les services utilisateurs reçoivent - sur imprimante - la liste des wagons mis à leur disposition. Chaque wagon est identifié par son numéro de huit chiffres (dont l'ordinateur de la SNCB a vérifié l'exactitude grâce au suffixe d'auto-contrôle) et le poids chargé. Le personnel de desserte reçoit le document imprimé en vue d'un contrôle du poids, notamment. Mais l'ordinateur a mis la liste en mémoire, pour suivre les wagons jusqu'au moment où la SNCB les reprendra. Les wagons P insérés dans le

trafic sont, eux, suivis en permanence. Et C.S. assure le suivi de bout en bout des wagons chargés par certains opérateurs portuaires.

Pour monsieur De Marco, qui dirige l'équipe de Charleroi, RailEasy procure d'incontestables avantages. La fiabilité des informations échangées atteint un niveau élevé. Le re-encodage des numéros de wagons n'étant plus nécessaire, la marge d'erreur se trouve réduite à l'infiniment petit.

Nantis dès qu'ils prennent leur service de toutes les informations sur les mouvements de la nuit, les responsables des transports peuvent prendre sur le champ les décisions nécessaires. Ils ont acquis, grâce à RailEasy, une meilleure maîtrise de leur trafic. Ce n'est pas le moindre avantage lorsqu'on règle des mouvements massifs de et vers une dizaine de raccordements sur une zone qui s'étend de Charleroi à Monceau.

La comptabilité, à l'échelle du groupe, gagne aussi en efficacité. L'ordinateur central, en activant ses mémoires, contrôle aisément les données fournies périodiquement sur la bande magnétique de facturation. Et l'imputation des frais se fait immédiatement sans travail de re-encodage.

Lors de notre visite à Charleroi, le sales manager RailEasy a présenté les plus récents développements de la formule. L'intérêt de ses interlocuteurs n'a fait aucun doute: des perspectives nouvelles s'ouvrent, sur lesquelles ils fondent des espoirs nouveaux de progrès et de travail plus efficace encore.

GPAO = gestion de la production assistée par ordinateur

Il s'agit d'intégrer - au niveau informatique - les informations sur les plans d'acheminement théoriques (horaires marchandises) au suivi des transports en temps réel et ce pour les transports nationaux et internationaux.

La comparaison systématique et automatique des horaires "théoriques" et "réels" doit permettre aux réseaux ferroviaires:

- * de réagir plus rapidement à des incidents;
- * de mieux planifier les transports;
- * d'améliorer leur offre; aux clients;
- * de disposer d'un "indicateur électronique" des trains de marchandises internationaux et de planifier ainsi la date et l'heure d'arrivée d'un wagon ou d'un envoi à l'étranger;
- * d'être informés systématiquement en cas de discordance entre plan et réalité.

DOCIMEL - Document CIM ELelectronique

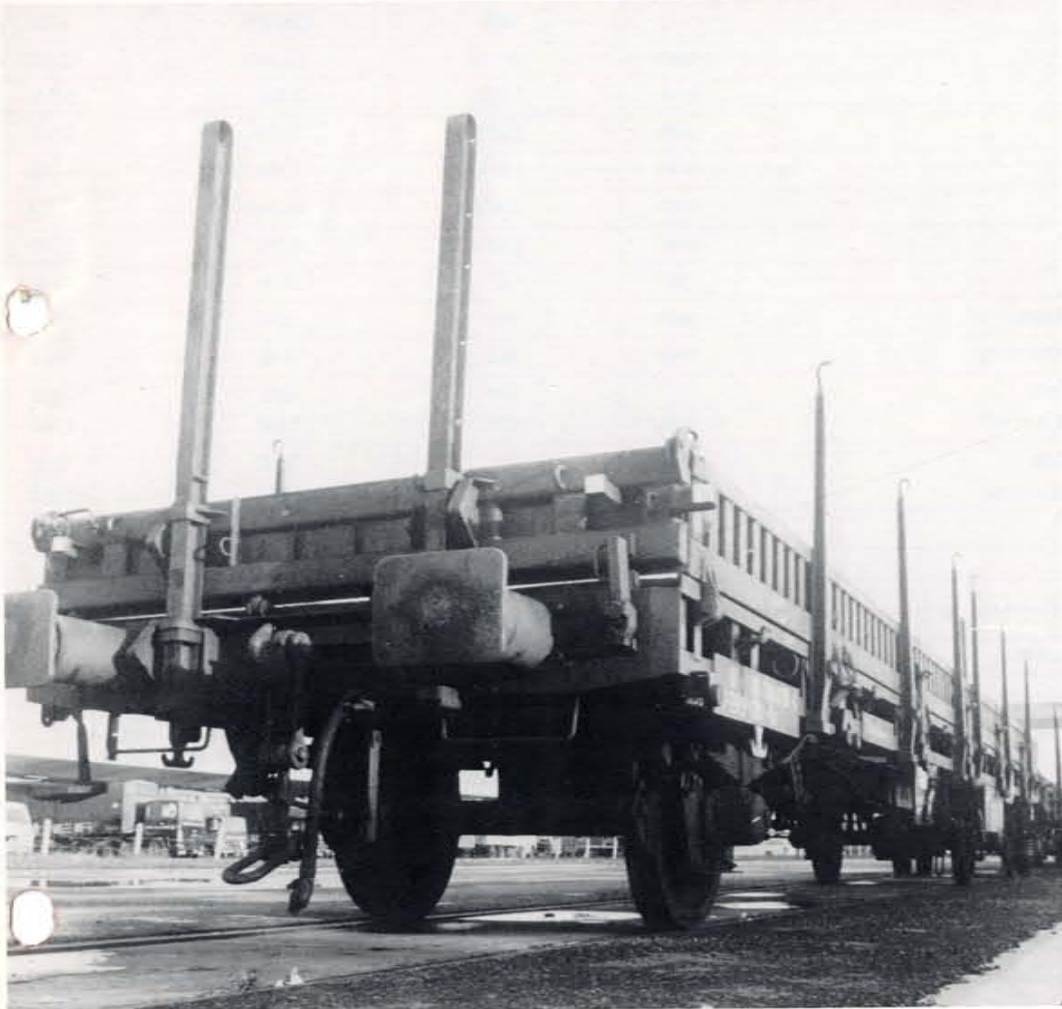
L'objectif principal de Docimel consiste à remplacer la lettre de voiture internationale par des messages électroniques; et par là à supprimer tout transfert physique de documents entre les parties prenantes du transport: les clients, les sociétés de chemins de fer, les douanes, les banques et assurances.

Le système sera conçu de manière à être compatible avec les messages développés pour les autres moyens de transport (route, voie d'eau, maritime). Pour cette raison, les messages seront développés aux normes EDIFACT.

Docimel doit permettre des économies substantielles aux niveaux de la saisie et du traitement des données. D'autre part, il doit améliorer la circulation des marchandises et la planification des opérations chez les clients et dans les réseaux ferroviaires.

wagons plats de type courant à deux essieux

K_s



Les wagons Ks ont un plancher d'une longueur d'environ 12,50 m et conviennent bien au transport de produits sidérurgiques : poutrelles, palplanches, fers à béton, etc. On y charge également des machines de tout genre, entières ou démontées, et des véhicules tels que tracteurs et machines agricoles.

Ces wagons sont équipés de hausses d'about et de hausses latérales destinées à assurer le chargement contre les déplacements anormaux, les basculements ou les chutes. Les hausses sont généralement pourvues d'anneaux ou de moyens d'arrimage, ce qui facilite l'amarage de la marchandise.

Le rabattement des hausses facilite le chargement des wagons. En rabattant les hausses d'about, il est possible de charger des véhicules sur pneumatiques en passant d'un wagon à l'autre - des tracteurs agricoles, par exemple, dont on peut former toute une rame.

Les ranchers latéraux et les ranchers d'about, également rabattables, permettent d'assurer des chargements plus hauts, tels que produits forestiers, tubes, poutrelles, etc. Les wagons Kps n'ont pas de hausses latérales et permettent notamment le transport de tôles plus larges.

Les indications de charges autorisées 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.

INFORMATIONS SNCB



1989

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 ?

Posez vos questions à nos experts :

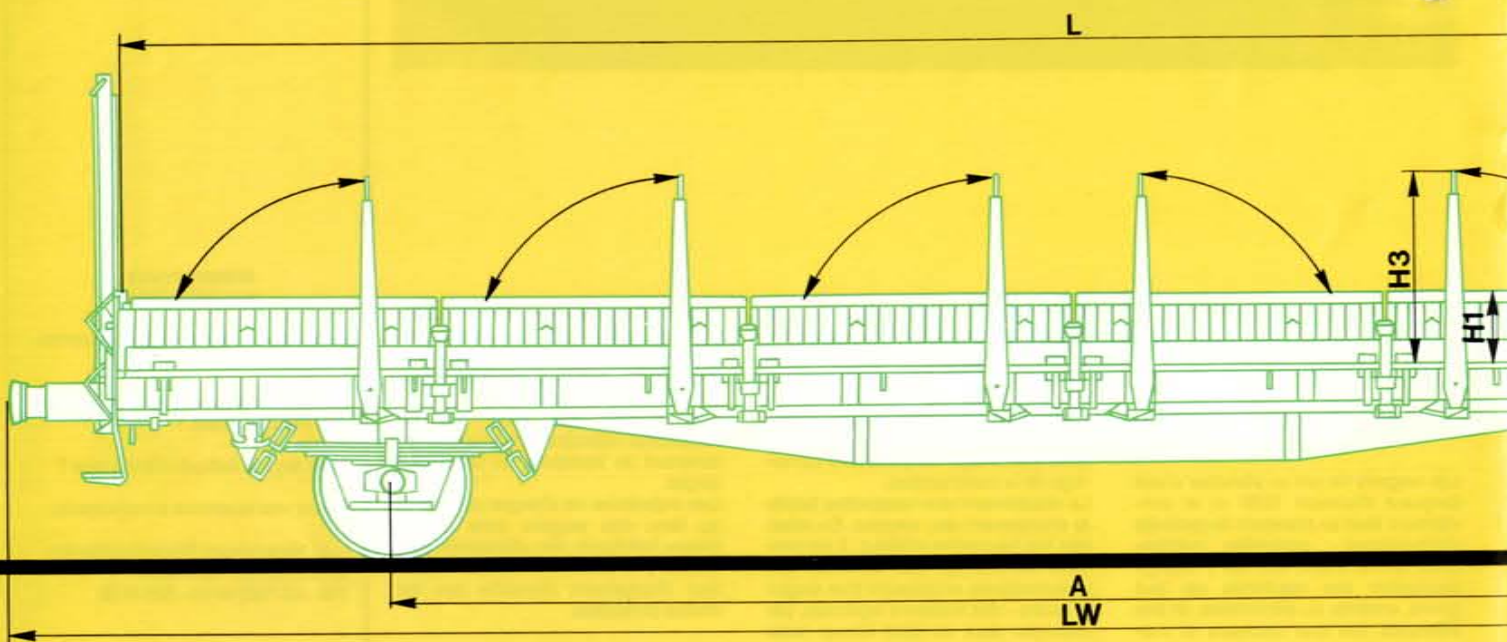
- Le département Marketing-Ventes
Division Logistique 50.33
Tél. : 02 / 525 44 64 - 525 44 66

- Les représentations commerciales

K wagon plat de type courant à 2 essieux

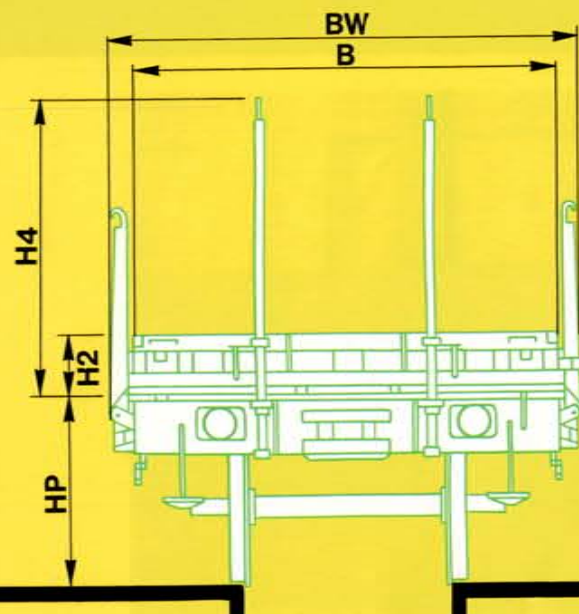
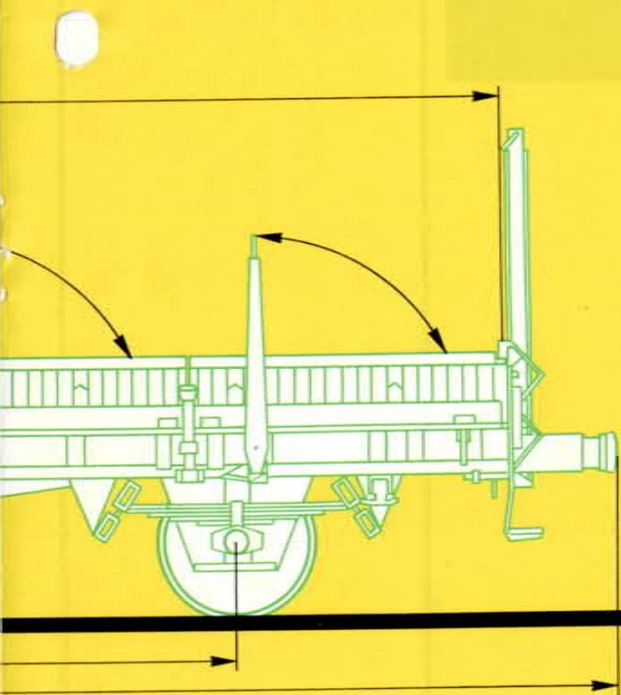
P sans bord
S apte à circuler à 100 km/h

1	Code		Ks			Ks			Ks					
2	Type		3232 A1			3212 A2			3212 A3					
3	Nombre		300			570			760					
4	Numéro du wagon	code international numéro de serie	4288 330 0 000-a 899-a			0188 330 1 000-a 684-a			0188 330 1 685-a 2 464-a					
5	Année de construction		1946			1961-65			1962					
6	Longueur hors tout = LW	mm	13.712			13.860			13.860					
7	Distance entre essieux = A	mm	7.328			8.000			8.000					
8	Largeur hors tout = BW	mm	2.960			3.070			3.070					
9	Hauteur du plancher = HP	mm	1.247			1.238			1.238					
10	Longueur utile = L	mm	12.360			12.500			12.500					
11	Largeur utile = B	mm	2.591			2.770			2.770					
12	Surface	m ²	32			34.6			34.6					
13	Hauteur des haussettes latérales = h1	mm	411			436			436					
14	Hauteur des haussettes d'about = h2	mm	400			445			445					
15	Ranchers latéraux	nombre hauteur = h3	2x6 595			2x6 1.297			2x6 1.297					
16	Ranchers d'about	nombre hauteur = h4	- -			2x2 2.007			2x2 2.007					
17	Tare moyenne	t	13			12.7			12.7					
18	Charges autorisées	t		A	B	C		A	B	C		A	B	C
				18	22	26		19	23	27		19	23	27
			S	18	22		S	19	23		S	19	23	
19	Charges concentrées maximum	m-t												
				m		t		m		t		m		t
			aa	3		25	aa	2	17	18	aa	2	17	18
			bb	5		25	bb	3	19	20	bb	3	19	20
			cc	7		25	cc	6	22	27	cc	6	22	27
							dd	9	26	27	dd	9	26	27
							ee	12	27	9	ee	12	27	9

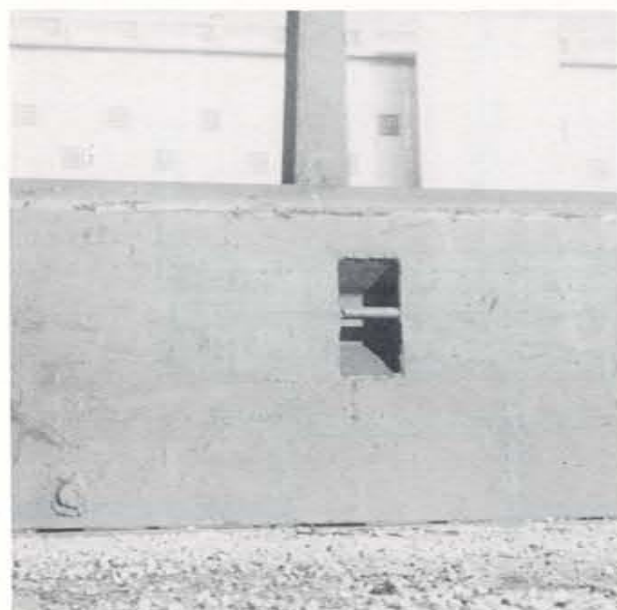
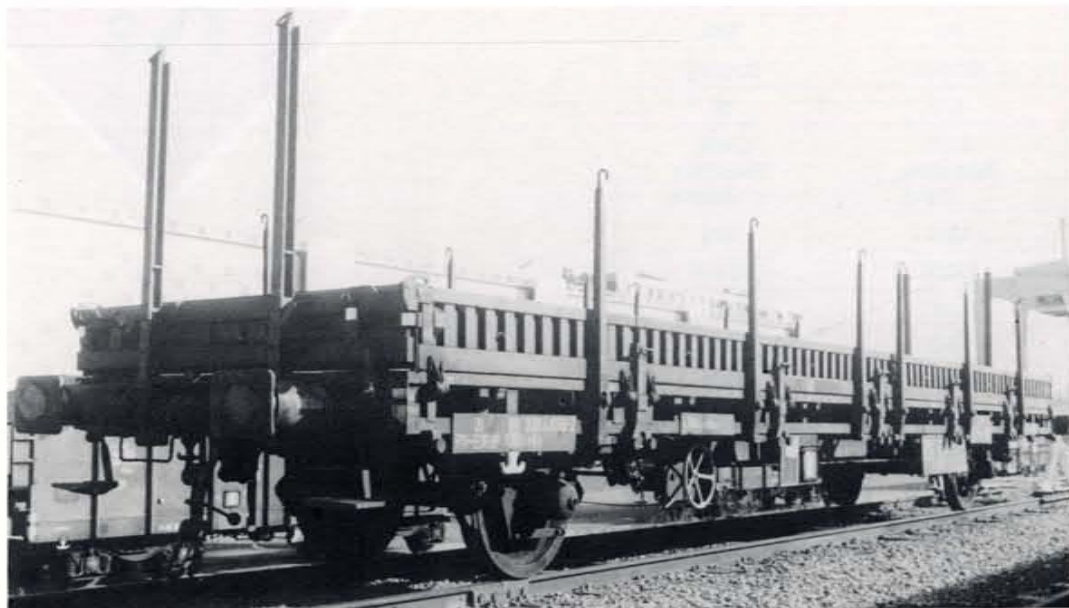




Ks			Ks			Ks			Kps						
3212 B0			3212 B1			3212 B3			3212 B4						
1000			150			170			30						
0188			0188			0188			2188						
330 4000-a			330 5000-a			330 5200-a			339 5050-a						
999-a			149-a			399-a			5099-a						
1973-74			1974			1984			1984						
13.880			13.880			13.880			13.880						
9.000			9.000			9.000			9.000						
3.042			3.042			3.042			3.042						
1.235			1.235			1.235			1.235						
12.500			12.500			12.500			12.500						
2.740			2.740			2.740			2.836						
34.2			34.2			35.5			35.5						
436			436			436			-						
436			436			436			436						
2x6			2x6			2x6			2x6						
1.303			1.303			1.300			1.300						
2x2			2x2			2x2			2x2						
2.002			2.002			2.002			2.002						
13			13			13.6			12.8						
	A	B	C		A	B	C		A	B	C		A	B	C
	19	23	27		19	23	27		19	23	27		19	23	27
S	19	23	27	S	19	23	27	S	18	22	26	S	19	23	27
	m		t		m		t		m		t		m		t
			▲▲				▲▲				▲▲				▲▲
aa	2	16	18	aa	2	16	18	aa	2	16	18	aa	2	16	18
bb	3	17	18	bb	3	17	18	bb	3	17	18	bb	3	17	18
cc	6	20	24	cc	6	20	24	cc	6	20	24	cc	6	20	24
dd	9	26	27	dd	9	26	27	dd	9	26	27	dd	9	26	27
ee	12	27	13	ee	12	27	13	ee	12	26	13	ee	12	27	13



wagon plat de type courant à 2 essieux



LIGNE 260: LE COURANT PASSE BIEN

Un investissement judicieux, une collaboration étroite entre la SNCB et son client, deux raisons d'être content à Charleroi.

Le 16 novembre dernier, au cours d'une rencontre fort sympathique, les autorités du district sud-ouest de la SNCB et les responsables du trafic de Cockerill-Sambre Charleroi ont présenté à la presse régionale les progrès d'exploitation réalisés grâce au faisceau "Blanchisserie", proche du raccordement sur lequel C.S. décharge ses trains lourds de minerais. L'électrification par la SNCB de sa ligne 260 et l'établissement de ce faisceau (un investissement de 190 millions) améliorent sensiblement les conditions d'organisation du trafic sidérurgique.

Bienvenue aux trains lourds

La ligne 260 relie la ligne 140 (Ottignies - Charleroi) à la formation de Monceau.

Usage industriel exclusif, elle longe les installations de C.S. et donne accès à près de 10 raccordements particuliers.

La ligne 140 (électrifiée depuis juin 1986) est prévue pour supporter un trafic lourd. Elle permet d'acheminer vers le bassin carolorégien, en traction électrique via Louvain, Wavre, Ottignies et Fleurus, les trains lourds de minerais chargés à Anvers, de manière à délester la ligne Bruxelles-Charleroi très sollicitée par le trafic voyageurs.

Jusqu'ici, les trains complets de minerais devaient transiter par la formation de Monceau d'où ils repartaient en traction diesel vers leur point de déchargement. Le faisceau Blanchisserie, opérationnel depuis le 25 septembre, constitue une sorte de gare terminale à l'est de la ligne 260, d'où C.S. emmène directement les rames à décharger quelques centaines de mètres plus loin, sur son raccordement n° 8.

Le raccordement 8 de C.S. connaît une activité intense. Au cours de l'année 1988, il a vu passer près de 48.000 wagons chargés de 2,8 millions de tonnes de minerais, ce qui correspond à une moyenne de 180 trains complets par mois.

Progrès sur toute la ligne

L'investissement réalisé par la SNCB a porté sur:

- * l'électrification de la ligne 260;
- * l'établissement d'un faisceau de 5 voies à double issue, d'une longueur unitaire de 300 à 355 mètres;
- * la construction d'un poste de signalisation de type tout-relais qui commande 9 signaux, 18 aiguillages électriques et 17 itinéraires. A terme, après achèvement d'autres travaux, ce poste de signalisation contrôlera toute la ligne 260.

Les progrès apportés par ces travaux s'expriment facilement:

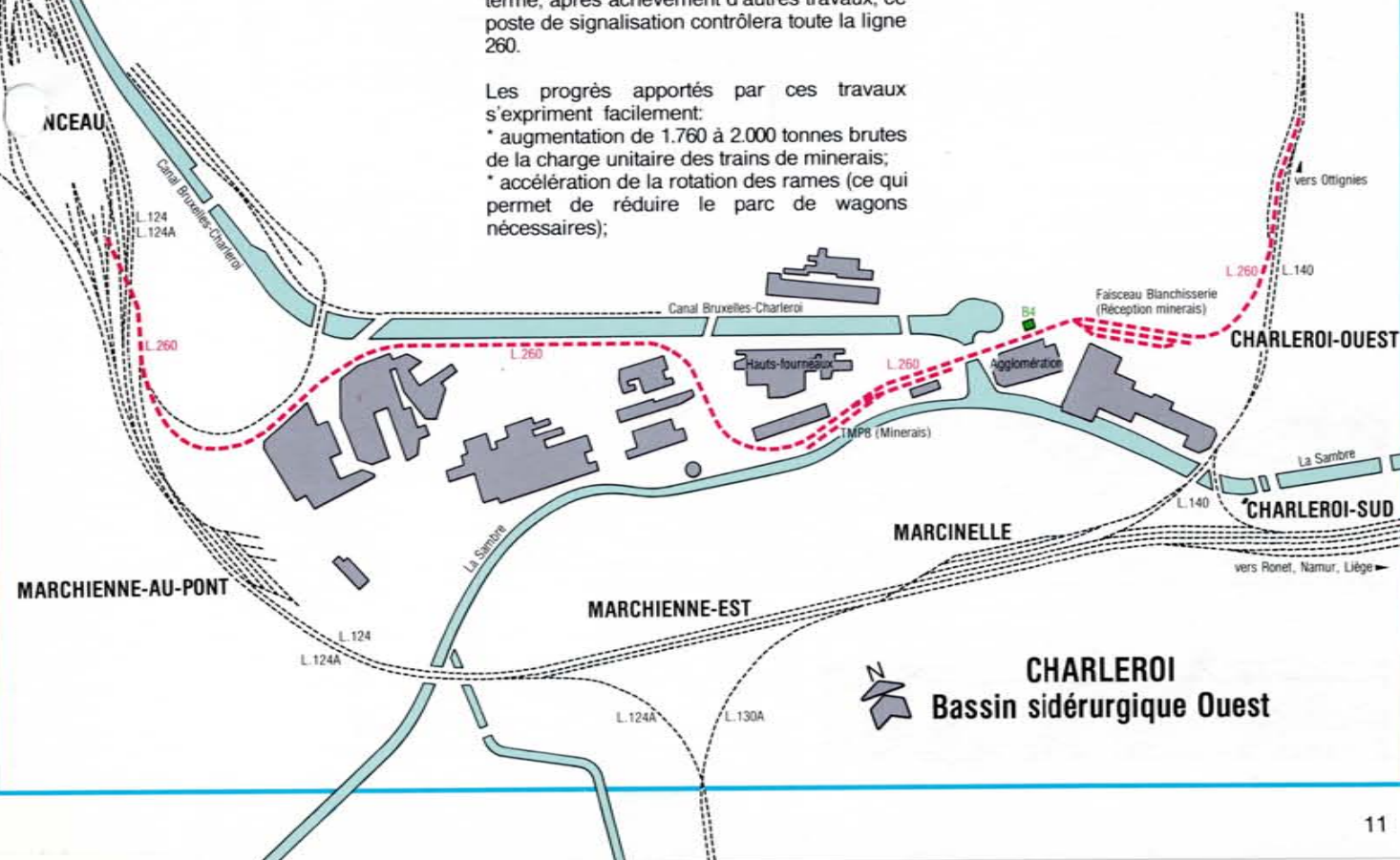
- * augmentation de 1.760 à 2.000 tonnes brutes de la charge unitaire des trains de minerais;
- * accélération de la rotation des rames (ce qui permet de réduire le parc de wagons nécessaires);

- * augmentation de la fiabilité de l'acheminement (le changement de traction n'étant plus nécessaire, la programmation peut être mieux respectée);
- * meilleure utilisation des moyens de traction.

A qui profitent ces progrès? Aux deux partenaires. La SNCB réalise des gains de productivité, ce qui s'inscrit bien dans sa politique actuelle de recherche d'une meilleure rentabilité. C.S. bénéficie d'un assouplissement de sa gestion du trafic: charges unitaires accrues, matériel plus productif, suivi plus facile.

C.S. est de loin le client le plus important de la SNCB dans le bassin carolorégien. Son trafic ne se limite pas aux approvisionnements en minerais. Ses unités de production reçoivent aussi chaque année notamment 1.000.000 tonnes de charbon. Et il faut compter un trafic annuel de 875.000 tonnes de fonte en fusion entre unités distantes de plusieurs kilomètres. Les progrès d'exploitation de la ligne 260 bénéficieront aussi à ces transports lourds.

Le courant passe donc bien entre C.S. et la SNCB.



CHANNEL TUNNEL: NOUS Y SOMMES DEJA

Avant même d'être construit, le tunnel sous la Manche est entré dans la réalité quotidienne des sociétés ferroviaires. Les British Railways et la SNCF sont certes concernés au premier chef. La SNCB et la Deutsche Bundesbahn les ont rejoints dans des groupes de travail.

Le marché anglais est, avec le marché espagnol, celui qui, dans l'Europe communautaire, connaît actuellement le développement le plus intense. La SNCB y voit doublement son intérêt. D'une part, elle entend bien acquérir une part significative des trafics anglo-belges par le tunnel. De l'autre, elle se positionne comme réseau de transit pour une part aussi importante que possible des échanges anglo-germaniques.

L'exploitation du tunnel sera confiée à un consortium privé, Eurotunnel, qui se chargera

d'organiser le trafic routier-camions et autos avec chauffeurs et passagers - au moyen de trains-navettes spéciaux comparables à ceux qui opèrent en Suisse pour le franchissement des montagnes.

Mais Eurotunnel mettra 50 % de la capacité de son "outil" à la disposition des réseaux ferroviaires, qui y feront circuler des trains aussi homogènes que possible, composés de wagons-réseaux et de wagons de particuliers.

Les premières études menées par les BR et la SNCF estiment entre 6,2 et 7,1 millions de tonnes le volume de marchandises transportables par chemin de fer via le tunnel à l'horizon 1993. Elles prévoient une ventilation de ce volume en trois parts approximativement égales:

- * le secteur de la construction automobile représenterait un tiers du potentiel;
- * un autre tiers serait réalisé en trafic intermodal, conteneurs et caisses mobiles;
- * le solde concernerait un trafic diffus au profit de la chimie, de l'acier et des produits électroménagers - en ordre principal.

Mais cette prévision de 7 millions de tonnes est encore trop sommaire pour fonder une stratégie de produits. Aussi les quatre réseaux ferroviaires ont-ils commandé des études plus spécifiques pour alimenter leur réflexion et la conception de projets très précis.

Les deux premières, commencées l'été dernier, produiront leurs résultats début 1989; elles portent sur le potentiel offert par l'industrie

automobile et sur le trafic global entre l'Angleterre et l'Allemagne. Une étude sur le secteur des produits métalliques a été entamée récemment.

Prochainement, un bureau d'études se penchera sur les échanges Benelux-Angleterre et France-Angleterre. Et par la suite, les secteurs de la chimie et de l'électroménager seront également analysés.

Plusieurs autres aspects préoccupent également les quatre réseaux associés dans la préparation d'un avenir tout compte fait pas si éloigné.

La technique: très adaptée

La rentabilité exige l'utilisation d'une technique très adaptée aux particularités de la circulation dans un tel ouvrage d'art.

Une vitesse de référence de 120 km/h s'avère nécessaire: à 100 à l'heure, on consommerait pratiquement le double de l'espace-capacité du tunnel.

Les "techniciens" devront donc réaliser le trafic au moyen de wagons aptes à une vitesse élevée et - qui plus est - capables de porter une charge de 22,5 tonnes par essieu, afin de ne lancer que des trains rapides et lourds.

Pour diverses raisons, les wagons transporteurs d'automobiles (neuves) devront être couverts. Les spécialistes ont déjà approché les constructeurs afin que ceux-ci, qu'ils travaillent pour les réseaux ou pour des sociétés privées (de location, par exemple), adaptent dès à présent leurs plans dans ce sens.



Le trafic intermodal est embryonnaire en Grande-Bretagne, le gabarit ferroviaire (plus étroit que le gabarit continental) excluant le transport de véhicules routiers d'une capacité suffisante sur des wagons à roulement traditionnel. La solution, pour répondre à une demande qui ne manquera pas de s'exprimer, consiste à réduire le diamètre des roues, et ainsi abaisser le plancher des wagons pour offrir une hauteur de chargement accessible aux véhicules routiers actuels.

Les ingénieurs ont déjà calculé le seuil minimal sous lequel le franchissement des aiguillages sur de si petites roues poserait problème. Intercontainer prépare le prototype d'un wagon capable de transporter, dans le gabarit anglais, à la fois des conteneurs et des caisses mobiles (dont les dimensions diffèrent et par ailleurs évoluent constamment). Et la SNCF poursuit des essais sur son wagon Multifret, un "plat" destiné au trafic intermodal.

Les itinéraires: très performants

La circulation de matériel lourd et apte à une grande vitesse amène les réseaux à rechercher des itinéraires continentaux très performants.

En première approche, un "timetable group" a recensé toutes les variantes d'itinéraires, qu'il faut à présent analyser en détail avant de confier au groupe commercial, qui chapeaute le tout, le choix des meilleurs tracés. L'analyse tiendra compte, bien sûr, de toutes les contraintes possibles en cours de route.

Le "freight coordination group", composé de techniciens et de commerciaux des quatre

réseaux, explore les itinéraires sous un angle plus technique, abordant les problèmes de diamètre des roues, de vitesse admise et de charge maximale des trains sur les lignes des quatre réseaux.

La SNCB est très attentive à cette question, car elle veut acquérir une part significative du transit des trafics allemands - et hollandais. La canalisation d'une partie du trafic anglo-allemand tombera en effet dans ses cordes si elle offre une infrastructure appropriée et un service particulièrement diligent, le tout à des prix compétitifs.

Le service: très soigné

A l'heure actuelle, le service sur l'Angleterre n'est assuré que par un train-ferry entre Dunkerque et Douvres. L'offre via le tunnel multipliera les possibilités, dans l'optique d'un acheminement plus rapide.

C'est un service fiable que la SNCB entend mettre au point. Fiable et adapté à chaque type de transport.

Une différence de "production" se manifestera en fait entre trafic intermodal et trafic conventionnel. Les terminaux de transport combiné et les gares de formation ne sont en général ni "confondus" ni souvent "voisins". Des grilles d'acheminement distinctes en trains complets devront donc être mises au point.

Pourtant, si le chemin de fer trouve sa meilleure rentabilité dans la technique du train complet, un "mix" devra être recherché, pour absorber le trafic avec la plus grande souplesse possible. Tout dépendra des poten-

tiels dégagés région par région et de la volonté de répondre de manière performante à des demandes inférieures à la norme de rentabilité maximale.

D'un point de vue commercial - et cela peut influencer la conception technique du trafic - les réseaux concernés entendent offrir des produits assortis de garanties de délais prévues par contrat - comme dans le cas d'Interdelta - et proposer une tarification à structure très simple, dans le cadre de barèmes directs internationaux.

L'ouverture du tunnel dégage pour la SNCB et les autres sociétés de chemins de fer un horizon prometteur. Les spécialistes du technique et du commercial y travaillent déjà. En quatre ans - d'ici la première traversée souterraine - ils affineront leurs premières observations et mettront au point une offre parfaitement adaptée à cette nouvelle situation qui fera de l'Angleterre une banlieue du continent... ou l'inverse, selon la langue dans laquelle on l'exprime!



Le haut de gamme européen de l'envoi express en train

Plus de 2.000 points de desserte dans 8 pays européens :

Grande-Bretagne, Pays-Bas, Allemagne, Suisse, Autriche, France, Grand-Duché de Luxembourg, Danemark.

Des délais de 24 à 48 heures garantis par contrat.

Un envoi remis aujourd'hui avant 17 heures sera livré à son destinataire :

à Hannover demain avant 16 heures
à Bordeaux demain avant 18 heures
à Copenhague demain avant 16 heures
à Londres demain avant 12 heures
à Innsbruck demain avant 17 heures
à Genève demain avant 17 heures

Pour Paris, si l'envoi nous est remis avant 10 heures, il sera livré avant 17 heures (aujourd'hui même).

Si nous prenons du retard, nous vous rembourserions la moitié du prix de transport.

Des prix compétitifs qui comprennent :

- * le transport
- * le dédouanement au départ et à l'arrivée
- * la remise au domicile du destinataire dans la plupart des cas.

EURAIL EXPRESS en quelques détails

Nous vous informons

Notre documentation Eurail Express précise tous les délais garantis de livraison dans toutes les localités du pays de destination.

Elle indique aussi les prix nets à payer selon la destination et le poids de l'envoi.

C'est donc une information complète que notre spécialiste peut vous remettre à domicile.

Nous enregistrons vos envois 24 h sur 24

tous les jours ouvrables dans les gares principales des grandes agglomérations. Un panneau Eurail Express vous indique où vous adresser.

Les envois Eurail Express sont expédiés par 91 gares belges. La documentation que notre spécialiste vous remettra en donne la liste.

Si vous le désirez, nous enlevons l'envoi à votre domicile. Notre spécial-

iste vous informera à ce sujet.

Nous mettons la Grande-Bretagne à un coup d'aile

vos envois pour les îles Britanniques partent de Gosselies, en av. Notre délai est donc compétitif : ils sont à Londres avant 9 heures le lendemain.

Nous fixons quelques limites

pour être sûrs que le service rendu correspond bien au service vendu :

- * des dimensions maximales de 100 x 50 x 50 cm par colis;
- * un poids maximal de 50 kg par colis;
- * l'exclusion de certains types de marchandises, dont notre spécialiste peut vous donner la (très courte) liste.

Nous ferons de vous un client satisfait

dès que nous posséderons toutes les données utiles :

- * l'adresse précise du destinataire;
- * son numéro de téléphone ou de télex;
- * la désignation des marchandises ou objets envoyés;
- * tous les éléments nécessaires pour le dé-douanement de l'envoi.

Appelez-nous

Formez le n° 02/525.31.94

Notre spécialiste s'y tient à votre disposition pour vous informer complètement, explorer votre problème, vous proposer notre meilleure solution.

Si vous le désirez, il passera chez vous pour envisager une collaboration régulière, sur base d'un contrat, et prendre toutes les dispositions qui vous libéreront du moindre souci.

Confier ses acheminements à TRW signifie pour un transporteur routier :

- * se libérer des contrôles et files d'attente aux points frontières;
- * éviter un certain nombre de coûts variables (carburant, entretien...);
- * et réduire les risques inhérents à la circulation routière parfois très dense.

En outre, les chauffeurs peuvent mieux gérer leurs temps de repos, et le travail administratif est considérablement réduit (TRW s'en charge).

Avec le grand marché européen en point de mire, TRW offre un réseau de transport international ramifié, un service complet de qualité, des moyens de communication à la page et un haut degré de fiabilité, le tout constituant une formule d'avenir.

**A Berne,
les réseaux ferroviaires
font le point d'avenir
sur les marchandises**

Du 28 novembre au 1er décembre 1988, un symposium informatique a réuni à Berne des représentants des réseaux ferroviaires européens. Deux axes étaient proposés à leur réflexion: les stratégies d'avenir dans le domaine du fret ferroviaire et l'informatisation de la gestion de celui-ci.

Très écoutés par un public intéressé, les représentants de la SNCB ont présenté à leurs collègues qui ne la connaissaient pas encore la gamme de produits télématiques RailEasy de la SNCB, dont nous parlons par ailleurs dans ce numéro.

L'exposé et les démonstrations réalisées au moyen d'un télex venaient à point pour appuyer l'analyse faite par Max Lehmann, le Directeur du marketing marchandises des chemins de fer suisses, une analyse dont nous citons ici les points marquants.

Aujourd'hui, la structure des transports a subi une mutation et continue de se modifier au profit de la route. Depuis l'entrée en lice de la concurrence routière, le marché des transports est devenu un marché d'acheteur, sur lequel le client peut comparer les différentes possibilités de transport et les offres correspondantes. Sur ce marché, la qualité des prestations offertes par le rail doit être améliorée surtout dans le secteur international, où nous bénéficions d'avantages de système grâce aux longues distances et à l'interconnexion des réseaux. La situation de concurrence entraîne également une pression sur le niveau des prix.

La déréglementation, à brève échéance, du marché des transports des Communautés européennes, accentuera encore cette situation et provoquera d'autres modifications structurelles.

Un bureau suisse a été chargé d'une importante étude intitulée "Marché européen des transports de marchandises de 1990 et 2000". Selon les résultats de cette recherche, il faut s'attendre à un accroissement notable du volume des transports internationaux. Les che-

mins de fer devraient pouvoir améliorer leur part du marché et, partant, obtenir un accroissement du volume de plus de 50 %.

Pour l'avenir, la stratégie offensive des chemins de fer européens prévoit d'offrir, en plus du transport ferroviaire traditionnel, des solutions globales de transport d'un domicile à l'autre, ainsi qu'un service logistique complet.

Dans l'offre de l'avenir, l'informatique joue un rôle essentiel. Parmi les progrès d'informatisation et les travaux de liaison internationale inter-réseaux, la priorité est donnée à l'élaboration d'un système de planification et de gestion de la production du trafic. Il convient aussi d'élaborer un système d'assistance des activités internationales en matière de marketing et de vente. Dans ce contexte, l'accent sera mis sur l'établissement rapide de l'offre, comprenant des renseignements sur les plans d'acheminement, les prix, les prestations logistiques supplémentaires, etc.

Le projet Docimel (que nous définissons par ailleurs) a pour objectif de remplacer les quelque six millions de lettres de voiture internationales et leur traitement compliqué par un dossier d'envoi enregistré et transmis par les moyens électroniques. La connexion de tous les partenaires permettra de rationaliser et d'accélérer notablement la saisie, la transmission et le traitement du grand nombre d'informations reprises dans les lettres de voitures; les banques de données créées à cet effet constitueront la base de plusieurs autres applications. La mise en service générale sera effective, pour un choix de secteurs de marché, à partir de 1990.

**Dix millions de tonnes
chez BASF Anvers**

Le 11 octobre dernier, au cours d'une petite cérémonie toute symbolique, de hauts responsables de BASF et de la SNCB ont célébré, sur le raccordement anversois de la société chimique, le chargement de la dix millionième tonne en wagon.

Voilà un peu plus de 21 ans que le chemin de fer se charge des transports pour BASF-Anvers. Ce qui correspond - tenez-vous bien - à la manutention de 326.000 wagons, quelque

12 % apportant leur chargement à l'entrée, 88% servant à la livraison des matières chimiques en aval.

La part du chemin de fer dans les volumes traités par BASF se situe entre 11 et 12 %, avec une tendance à la hausse. Une collaboration qui tourne bien.

**Au congrès portuaire
international de Gand,
la SNCB a présenté
sa télématique de pointe**



RailEasy était au congrès international portuaire de Gand, en octobre dernier. Dans un stand d'information monté par la SNCB, les participants au congrès ont pu suivre, comme n'importe quel client abonné au système, la recherche en temps réel de wagons en cours d'acheminement.

Sans doute le chemin de fer n'était-il pas au coeur même des débats de ces spécialistes portuaires. Il est toutefois intimement présent dans les ports belges, et le système de suivi télématique en temps réel peut présenter, pour les opérateurs portuaires, un avantage

de poids dans la gestion de leurs trafics ferroviaires/maritimes.

RailEasy est d'ailleurs un outil très apprécié à Terneuzen, quelques lieues plus haut que Gand, par un important chimiste qui n'hésite pas à déclarer que son abonnement lui procure de sérieuses économies. Cet intérêt tout particulier pour RailEasy, nous le détaillerons dans une prochaine édition en rapportant notre entretien avec cet industriel hollandais, chaud partisan de l'offre télématique de la SNCB.

