

# C'est à dire

Le département Matériel est une des plus importantes entités logistiques de la SNCB. Sa mission consiste à mettre à la disposition du Transport, jour après jour, et en quantité suffisante, un matériel roulant qui réunisse toutes les garanties de sécurité souhaitables, réponde aux exigences de confort et présente un haut degré de



fiabilité, le tout à un coût optimal.

La qualité est notre objectif majeur et notre souci quotidien. Car le prix du billet n'est pas le seul critère décisif dans l'esprit du client. En avons-nous pleine conscience? Ou bien chacun pense-t-il dans son coin: "Qu'y puis-je?"

Nous "y pouvons", tous autant que nous sommes. L'inattention ou le laisser aller sont parfois lourds de conséquences. Une défaillance du matériel provoquera des incidents ou des retards de trafic dérangeants pour les voyageurs. Comment réagirions-nous à leur place?

A la maison, nous sommes souvent exigeants. Nous n'aimons pas que les toilettes soient sales, qu'il y manque de l'eau ou du papier, que les poignées de portes soient grasses... Et que dirions-nous, voyageurs quotidiens, si notre train de pointe, habituellement composé de 4 automotrices, arrivait à quai en n'en comptant que 3? Nous en voudrions au chemin de fer en général. Alors que peut-être, cela tient juste au fait qu'un entretien n'a pas été terminé à temps en atelier!

Nous n'avons pas de contact direct avec la clientèle, et nous perdons peut-être de vue que nous apportons un élément incontournable à l'image que celle-ci se fait du chemin de fer. L'attractivité du rail est pour une bonne part entre nos mains. En général, le département Matériel répond bien aux exigences, et je remercie tous les collaborateurs qui y contribuent. Mais je tiens à le préciser: nous pouvons et devons faire mieux encore.

Aujourd'hui, l'avenir du chemin de fer est moins sombre, tant dans le domaine des voyageurs (TGV, Star 21) que dans celui des marchandises (transports combinés, trains d'axes...). A nous de remplir notre part de travail pour que le succès suive.

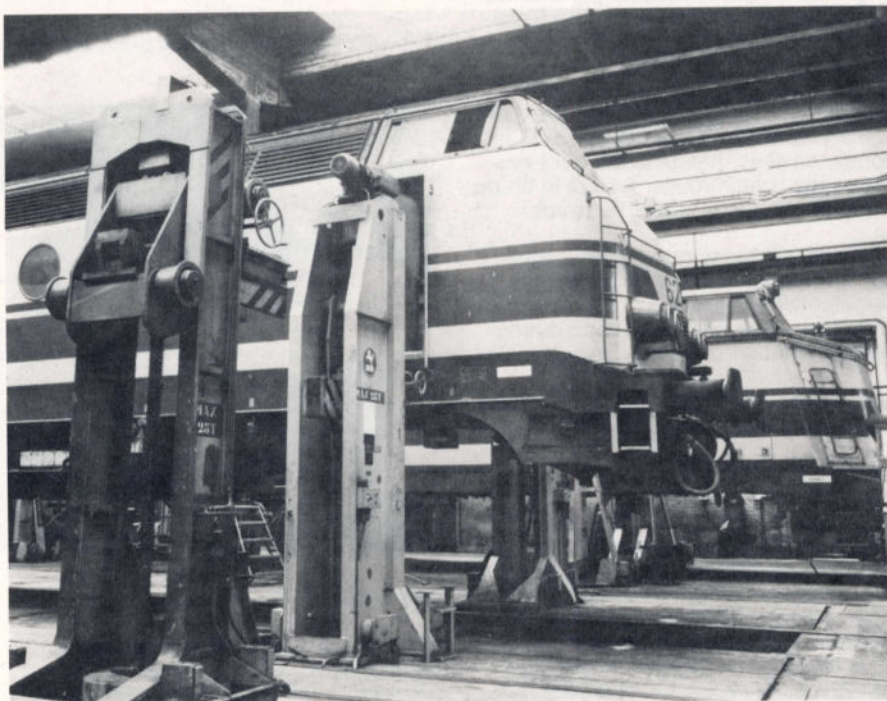
R. Soenen, directeur M

## Un seul client pour le département M

Le département M n'a qu'un seul client, mais un "gros", qu'on appelle département Transport. A ce client, il faut fournir le matériel nécessaire en quantité, en qualité, et au moment voulu.

Pour remplir cette mission, et vu les divers types de matériel en service, le département M s'appuie sur près de 9.000 agents et dispose d'un outillage impressionnant, qui va des foreuses de circuits imprimés aux marteaux-pilons destinés à forger les essieux.

Les 9.000 agents se répartissent entre le département même, les ateliers centraux (Malines, Salzinnes, Gentbrugge, Cuesmes, Luttre et Louvain, dans l'ordre d'importance de leur effectif) et les ateliers de traction (Kinkempois, Ronet, Stockem et Latour, Monceau, Saint-Ghislain et Haine-St-Pierre, Ostende, Merelbeke, Courtrai, Anvers, Hasselt, Bruxelles, Schaerbeek), sans oublier les postes de visite du matériel à marchandises.



L'entretien du matériel est une mission importante du service M. Qu'on juge de l'ampleur de cette tâche en examinant la liste des engins:

- 284 locomotives diesel de ligne;
- 381 locomotives électriques de ligne;
- 22 automotrices diesel;
- 613 automotrices électriques doubles;
- 44 AM électriques quadruples;
- 334 locomotives de manœuvre;
- 1.901 voitures à voyageurs;
- 31.000 wagons à marchandises.

Aussi, les maîtres-mots de toute l'activité de M sont-ils sécurité, fiabilité, propreté, productivité.

**Sécurité** car c'est l'atout majeur du rail.

**Fiabilité** car le voyageur, observant de son train les files de voitures à l'arrêt aux heures de pointe, doit sentir qu'avec le train, "on y est déjà".

**Propreté**, parce qu'il s'agit là d'un incontestable élément de confort.

**Productivité** parce que si les services de M coûtent cher, cela se répercutera sur le prix demandé au voyageur ou à l'expéditeur de marchandises; et celui-ci peut se tourner vers des concurrents meilleur marché.

C'est une idée qui doit devenir fixe, et motiver le travail de chaque jour. Y sommes-nous déjà? □

## Le "rail-route" et l'intermodal: parlons-en dans les détails

En gros, c'est simple: il s'agit de transporter à longue distance, sur des wagons appropriés, des véhicules routiers chargés de marchandises. En pratique: des transporteurs routiers, pour des clients qui expédient à longue distance, chargent le chemin de fer de couvrir la plus grande partie du trajet.

C'est comme une valse à 6 temps:

1. Le routier charge les marchandises dans l'usine ou l'atelier même de son client.
2. Il se rend ensuite au terminal rail-route le plus proche.
3. L'opérateur (chemin de fer ou société de ferroutage) transfère l'engin routier sur wagon sans toucher à la marchandise.
4. Le train couvre la plus grande partie du trajet.
5. Dans le terminal de destination (à 600, 800, 1000 kilomètres du point de départ), on opère en sens inverse.
6. Un routier (le correspondant local du routier belge) se charge du trajet terminal et livre la marchandise au destinataire.

**Remarque importante:** à aucun moment, la marchandise n'a été transbordée; les boîtes, caisses, palettes, etc. sont restées dans l'engin routier jusqu'à la fin du chargement. On a gagné du temps !

Tous les véhicules routiers ne prennent pas le train. Ils doivent présenter des caractéristiques précises, qui dépendent de la technique utilisée et des moyens de manutention (portique, grue...).

Les techniques diffèrent, et il n'est pas toujours facile d'y voir clair. Parlons-en.

### La manutention

Et commençons par les moyens de manutention. Au début, le transport combiné rail-route était appelé "kangourou". Une invention française, une image parlante, puisque les semi-remorques de l'époque venaient se loger dans des wagons équipés de "poches" destinées à recevoir leurs roues. On chargeait horizontalement, c'est-à-dire au moyen d'une rampe placée à un bout des wagons.

Rapidement, les opérateurs ont imaginé de travailler verticalement, c'est-à-dire en soulevant les véhicules à charger. Sur les terminaux, on a vu se dresser des ponts portiques puissants, puis arriver des grues sur pneus, parfaitement adaptées aux besoins.

Aujourd'hui, en Belgique, sur les 12 terminaux ouverts, on ne travaille quasi plus que verticalement: c'est plus rapide et cela correspond mieux à l'évolution des techniques routières.

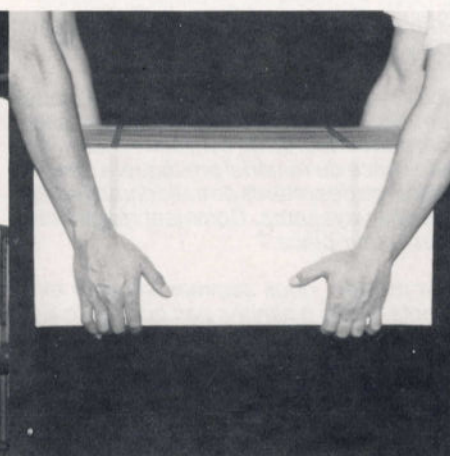


▲ Portique d'une capacité de 30, 40 tonnes...



... ou grue sur pneumatiques

▼ Quatre bras saisissent la charge... comme nous le faisons pour porter une caisse



### Les techniques

On peut classer les techniques en cinq catégories. C'est notre classement, d'autres l'imagineraient différemment, mais il correspond bien à la situation européenne et, pour 4 des 5, à la situation belge.

#### 1. La Route Roulante

Un camion entier, avec moteur et cabine, monte (au moyen d'une rampe) sur des wagons surbaissés (très petites roues), et son chauffeur s'installe dans une voiture couchettes accrochée au même train.

Il s'agit d'un système essentiellement germanique, conçu pour le franchissement des Alpes, qui ne peut pas être utilisé en Belgique pour des raisons technico-réglementaires.

#### 2. La Semi-Remorque (SR)

La SR (sans moteur, sans cabine, sans chauffeur) voyage de terminal à terminal. Il s'agit d'une SR adaptée: à des endroits précis, de chaque côté du châssis, elle doit porter des renforts, là où elle sera saisie par la grue.

Car la grue ou le pont portique de manutention va la prendre par dessous, comme nous prenons une caisse ou une boîte un peu lourde, pour l'avoir bien en mains.

Le train de roues descend dans une poche aménagée dans le wagon spécial, et le pivot d'attelage vient se poser sur un plateau mobile que l'opérateur place au bon endroit (car la longueur peut varier d'une SR à l'autre).

Le "rail-route", on en parle beaucoup ces derniers temps. EUROMODAL 90

(voir à ce sujet Informations SNCB 1/90) n'y est pas étranger. Mais qu'est-ce que

le "rail-route" ou l'intermodal, dans sa technique ? Parlons-en.

### 3. La Caisse Mobile (CM)

Cette fois, nous parlons d'une vraie caisse, sans roues, celle qui voyage par route posée sur un camion-plateau. Comme dans le cas de la SR, le châssis doit comporter des zones renforcées: la CM est aussi saisie par sa partie basse.

- La CM peut avoir des formes variées:
- un simple cadre métallique recouvert d'une bâche;
  - une boîte en métal léger;

- une citerne cernée ou non par un cadre métallique.

Et elle peut être dotée d'équipements spéciaux: un système de réfrigération, par exemple, pour le transport de denrées alimentaires; des dispositifs de déchargement par gravité ou pneumatique, pour les transports de pulvérulents; etc.

Caractéristique des CM, à ne pas perdre de vue: sur un parking, elles ne peuvent généralement pas être empilées.

### 4. Le conteneur

Le conteneur ressemble assez à la CM. Mais il en est fondamentalement différent. Il se compose surtout d'un cadre métallique très solide, à 8 coins (4 en haut et 4 en bas) portant des orifices de dimensions précises. Sur un parking, on peut empiler les conteneurs, jusqu'à 3, 4, 5 niveaux, selon les possibilités de l'engin de manutention.

Une différence marquante par rapport à la CM tient à sa manutention: on ne se sert pas de bras et pinces, mais d'un cadre de préhension qui saisit le conteneur par ses 4 coins supérieurs; des verrous se logent dans les orifices, pivotent, et le conteneur est calé, prêt à être levé.

Le conteneur a été inventé pour les trafics transocéaniques. Il a, depuis l'origine, des dimensions standard (dites ISO) en hauteur et en largeur, et les navires de mer sont construits en fonction de ces dimensions et d'une utilisation optimale du volume disponible. En longueur, le conteneur maritime peut mesurer 20, 30 ou 40 pieds ( $\pm 6, 9$  ou 12 mètres).

Il existe aussi un conteneur continental, de plus grandes dimensions en largeur, pour qu'on puisse y charger mieux les palettes standard. Celui-ci ne peut voyager que par route, chemin de fer, voire péniche. Ses dimensions tiennent compte des réglementations routières, et sont plus intéressantes pour les transports sur le continent.

### 5. Le véhicule bimodal

Cette fois, nous parlons d'un camion très spécial. Au premier coup d'oeil, lorsqu'il passe sur la route, il ressemble à n'importe quel autre.

Mais il possède deux équipements spécifiques:

- un système de commande autonome des roues;
- une tuyauterie de frein ferroviaire.

Au terminal rail-route, on place cette SR (car ce véhicule voyage aussi sans moteur et sans cabine) sur l'axe d'une voie ferrée noyée dans le béton. On fait monter la caisse hydrauliquement, plus haut qu'en circulation routière, et on place sous le châssis un bogie ferroviaire sur lequel la caisse redescend. Puis, on fait remonter le train de roues, et le camion devient un authentique wagon. Il suffit alors de raccorder ses conduites spéciales et ce train nouveau est prêt au départ.

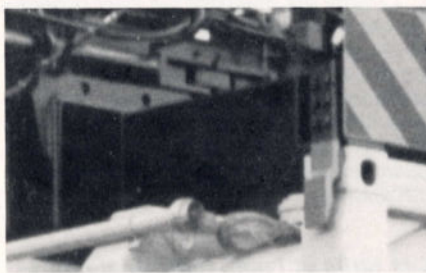
Ce matériel n'existe aujourd'hui qu'au stade du prototype. Si les partenaires du transport intermodal s'y intéressent, il pourrait connaître un essor important dans les 10/20 ans qui viennent.



▲ La caisse mobile en cours de chargement



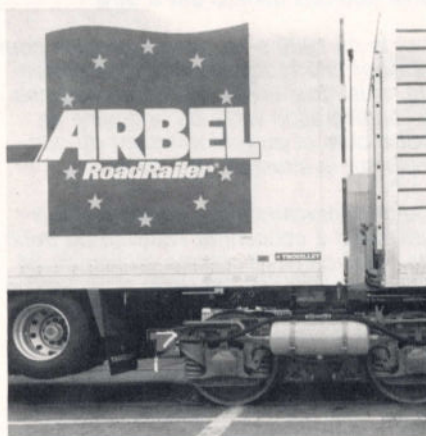
▲ Un orifice de dimensions standard, dans lequel le verrou viendra se loger



▼ Le véhicule bimodal sur bogie



▼ Un mur de containers sur le parking



## Les trains spéciaux Télévie/Levenslijn

17/18 mars

Samedi 17 mars: dès l'aube deux trains très spéciaux quittent Bruxelles-Midi, l'un vers la Wallonie, l'autre vers la Flandre.

Ces trains d'animation et d'information sont mis en marche par la SNCB pour l'opération Télévie/Levenslijn, menée du 10 au 24 mars à l'initiative de RTL/TVI et VTM (Vlaamse Televisie Maatschappij) en vue de récolter d'importantes sommes d'argent pour la lutte contre le cancer et spécialement la leucémie des enfants.

Ces trains transportent de nombreux artistes de variété. A chaque arrêt, une petite équipe de cheminots particulièrement efficaces déploie très rapidement un podium. Les artistes jaillissent alors du train pour faire monter l'ambiance dans la foule qui, à chaque fois, est venue très nombreuse au rendez-vous du train.

Dans le même temps, des vendeurs d'autocollants sollicitent la générosité des spectateurs bienveillants. Des médecins spécialistes disposent d'une voiture TREXPO spécialement aménagée pour informer le public sur les techniques les plus modernes mises au point dans la recherche contre la leucémie.

### Un bilan ?

Le train Télévie de RTL a circulé le samedi 17 de Ath à Liège via Soignies, Charleroi, Namur et Huy. Quant au train Levenslijn, VTM l'a fait circuler le 17 d'Alost à Anvers via Zottegem, Courtrai, Roulers, Gand-St-Pierre, Lokeren et Saint-Nicolas. Le 18, ce train visitait aussi Lierre, Louvain, Tirlemont, Has-selt, Diest, Aarschot pour terminer son périple à Malines.

A chaque fois, ces trains de la vie et de la solidarité ont drainé la grande foule vers les gares. Ce furent à coup sûr des moments-clé dans toute l'opération Télévie.

Au soir, d'ailleurs, les organisateurs, les chercheurs ainsi que les artistes ne tarissaient pas d'éloges sur la collaboration de la SNCB qui leur avait apporté un fantastique soutien, particulièrement dans les gares, dont le personnel, très participatif et efficace, a permis que tout tourne bien rond. Merci les Cheminots. □

**C'est à dire** est publié par la cellule des Relations Extérieures. Pour nous donner votre avis, n'hésitez pas à nous écrire:  
**C'est à dire**, SG 04.013, section 50  
Bruxelles

Distribution 99999:00

## Envois de détail: dans les starting blocks

Notre secteur Colis a refait son apparition dans le numéro d'Informations SNCB paru en avril 90. En pratique, le Transport, qui gère à présent la commercialisation et l'exploitation de ce service, annonce à la clientèle de la SNCB le re-démarrage, sur de nouvelles bases, d'une offre à propos de laquelle, depuis un moment, la SNCB restait assez discrète. Nous extrayons quelques passages significatifs de ce texte adressé - rappelons-le - à la clientèle.

(...)

*Il est vrai que le service des colis a connu des problèmes. L'importance du cash-flow négatif persistant depuis des années d'une part, l'engagement économique et social d'autre part, plaçaient la SNCB devant un dilemme: couper court à l'hémorragie financière en supprimant purement et simplement cette activité ou maintenir l'emploi et le service à une clientèle bien déterminée.*

*La SNCB a décidé de se maintenir dans le créneau en revoyant le système dans toutes ses composantes. Sur base d'une analyse détaillée de la situation, le Conseil d'Administration a entériné fin 1987 le maintien du service, en le sanctionnant par un ordre formel de rentabilisation dans les plus brefs délais.*

### Premières mesures

*(...) Parmi les mesures les plus urgentes figurait la création d'une unité homogène de gestion et de décision. A cet effet, les deux divisions, commerciale et d'exploitation, ont été réunies sous une seule autorité, et l'appareil de vente, par l'intégration dans les centres routiers, a lui aussi été incorporé dans la nouvelle organisation.*

### Les tarifs et l'outil redimensionnés

Le texte explique les toutes premières mesures prises dès 1988, et leurs effets immédiats, éléments que nous avons déjà abordés dans **C'est à dire**.

*(...) la mi 1989 s'est avérée propice pour réaliser une réorganisation plus profonde, plus structurelle, qui offre une base à l'amélioration visée de la qualité de notre offre et au renforcement du contrôle sur la structure des coûts.*

*Cette restructuration a consisté principalement à concentrer l'activité du trafic de détail dans 13 centres au lieu de 24 et à introduire une nouvelle organisation de transport pour les relier entre eux en un saut de nuit.*

*Ces étapes ont été réalisées aussi vite que possible pour mettre fin à l'incertitude qui régnait tant chez la clientèle*

*que parmi le personnel de ce service.*

### La qualité en point de mire

*A l'heure actuelle nous mettons en place les moyens nécessaires pour finaliser la qualité de service à la clientèle. Le parc de matériel roulant est en voie de modernisation. Au moment où paraît cet article, 43 nouveaux camions sont livrés, des commandes portent sur une soixantaine en plus, et l'ordre suivant est en cours de définition.*

*Nous adaptons en ce moment les moyens de communication avec la clientèle en fonction de la nouvelle configuration de notre réseau de centres routiers et de la nécessité croissante de contact direct et personnel. Chaque centre dispose d'un fax et ses moyens de communication seront, si nécessaire, améliorés grâce au réaménagement du réseau téléphonique local.*

*Le système de traitement physique et administratif des envois est à l'étude et certains changements se préparent.*

L'article s'achève sur la promesse d'un nouvel article dans l'édition suivante du magazine.

En avant-première, nous pouvons vous annoncer que ce texte traitera du nouveau "look" dans lequel notre service Colis va se présenter sur le marché. Il portera un nom nouveau, l'identifiant comme une entreprise à part entière. Ce nom apparaîtra au flanc des camions, tous repeints dans une teinte qui entend donner une identité précise au service. Lancement à la fin du printemps. □

