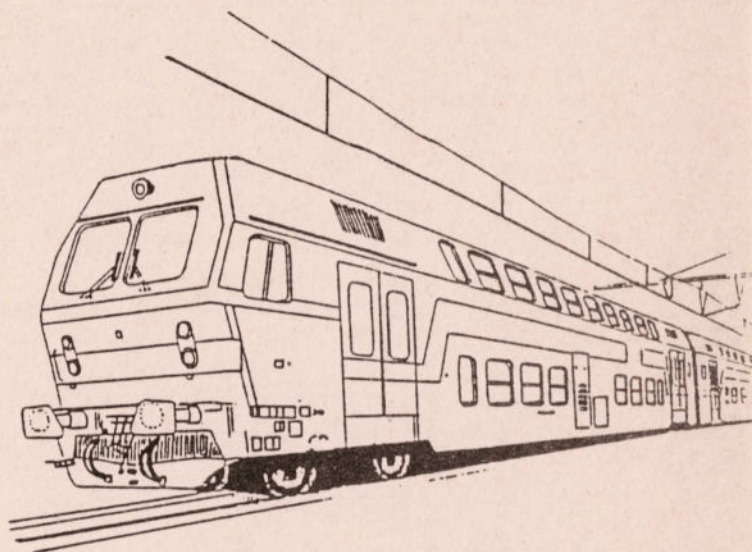
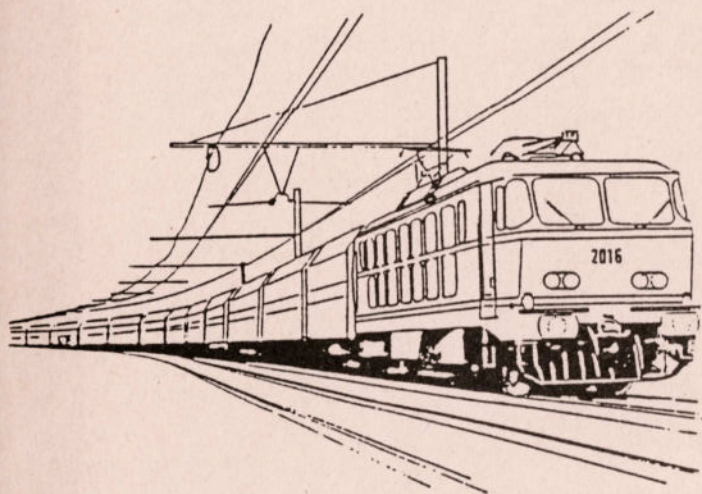


# INFO

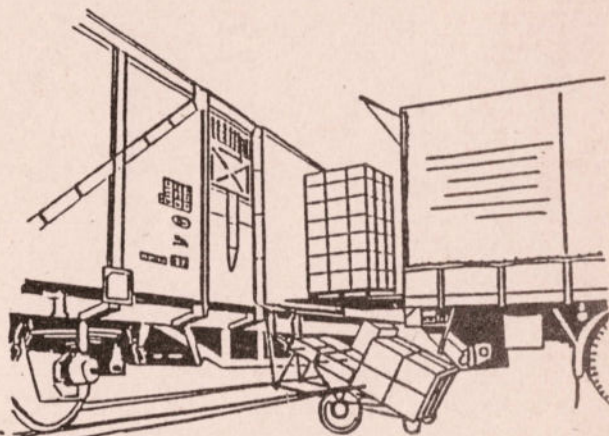
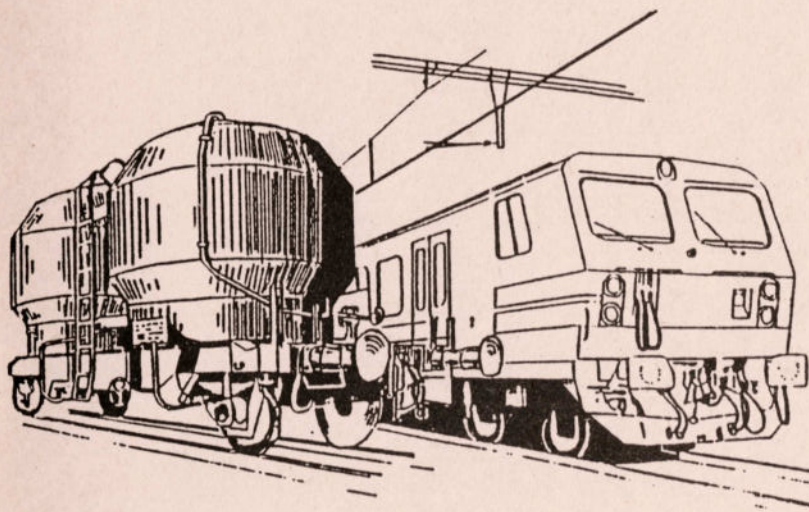
juillet 1990  
no. 5

## TRANSPORT



**IFIR**

**TOP PLAN**



## SOMMAIRE

	page
- SNCB-Colis est mort ! Vive ABX !	2
- L'exploitation du futur tunnel sous la manche	5
- Avantages d'une jonction Nord-Sud à Anvers	6
- L'Interconnexion TGV en Ile-de-France	8
- Locomotives diesel sur des lignes électrifiées	9
- La direction de Cockerill-Sambre franchit le pas	12
- RIC - Compte redevance du matériel voyageurs (Décompte KEV RIC)	13
- Redevances de location applicables aux wagons à marchandises utilisés en service international : passage au décompte horaire	14

## SNCB-COLIS EST MORT ! VIVE ABX !

C'est ainsi que l'on peut définir la situation actuelle du service de messageries.

Lors d'une conférence de presse animée qui s'est tenue le 22 mai courant, monsieur Schoupe a, une fois de plus, insisté sur le fait que l'activité d'envois de détail constitue, et reste, à côté du trafic voyageurs et des charges complètes, **le troisième pilier** à part entière de la SNCB.

Toute forme de pessimisme à ce sujet est déplacée.

Ce troisième pilier a été non seulement

conservé, mais a aussi fait l'objet d'une rénovation intégrale.

Monsieur Martens a fait allusion au chemin difficile et parfois pénible pour endiguer le courant des dépenses et parvenir à une couverture plus acceptable des coûts. La mesure la plus spectaculaire fut naturellement la fermeture de 10 centres routiers en 1989 ainsi que l'organisation de trafics directs entre centres subsistants.

Par ailleurs, la période de restructuration a pris fin et une offensive orientée vers le marché doit contribuer à une amélioration des résultats d'exploitation.

Le premier objectif est de consolider le trafic intérieur surtout en ce qui concerne les colis les plus pondéreux donc les plus rentables. On s'efforcera ensuite de faire remonter jusqu'à 20% notre part dans le trafic international alors qu'elle est à l'heure actuelle de l'ordre de 11%.

Afin d'atteindre cet objectif, il s'indique de prendre des décisions tant au point de vue des investissements qu'au point de vue commercial. Des investissements, à raison de 200 millions étalés sur une période de quatre ans, seront consacrés au renouvellement du charroi, et 150 millions supplémentaires seront affectés à une amélioration de l'informatisation.

La condition sine qua non est la rapidité et la fiabilité du transport. En Belgique, une livraison jour A/jour B doit être garantie.

Ceci ira de pair avec une simplification tant des tarifs que des documents et du règlement des litiges.

En trafic international, là où les moyens ferroviaires traditionnels ne suffisent plus à concurrencer efficacement les entreprises spécialisées dans l'acheminement des envois express, il sera fait appel à d'autres modes de transport (route, air).

Tout ce programme a été lancé sous le nom "ABX".

Ce logo comprend les lettres AB (délai de livraison) combiné avec la lettre X (le symbole pour express) et attire l'attention sur l'aspect service qui est la qualité première de notre prestation.

Comme cette prestation de service constitue l'exigence première de la clientèle qui est prête à y mettre le prix, cet aspect est primordial en vue de la rentabilisation et du développement ultérieur du service des messageries.

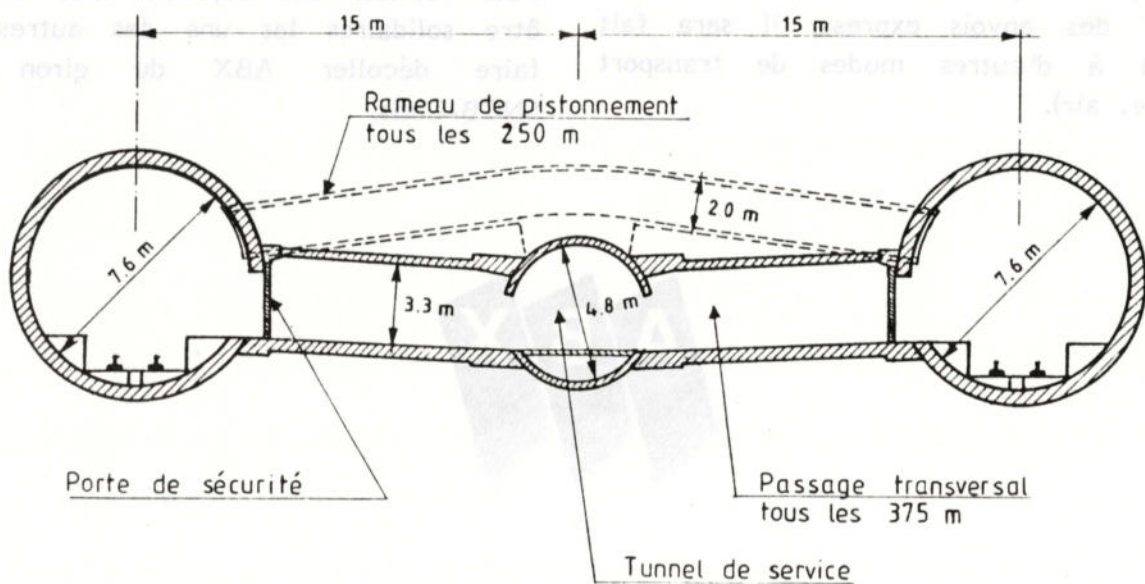
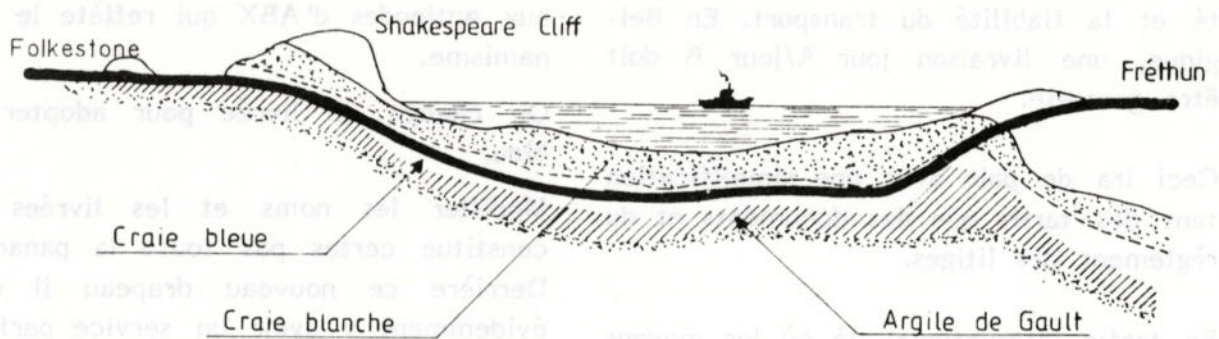
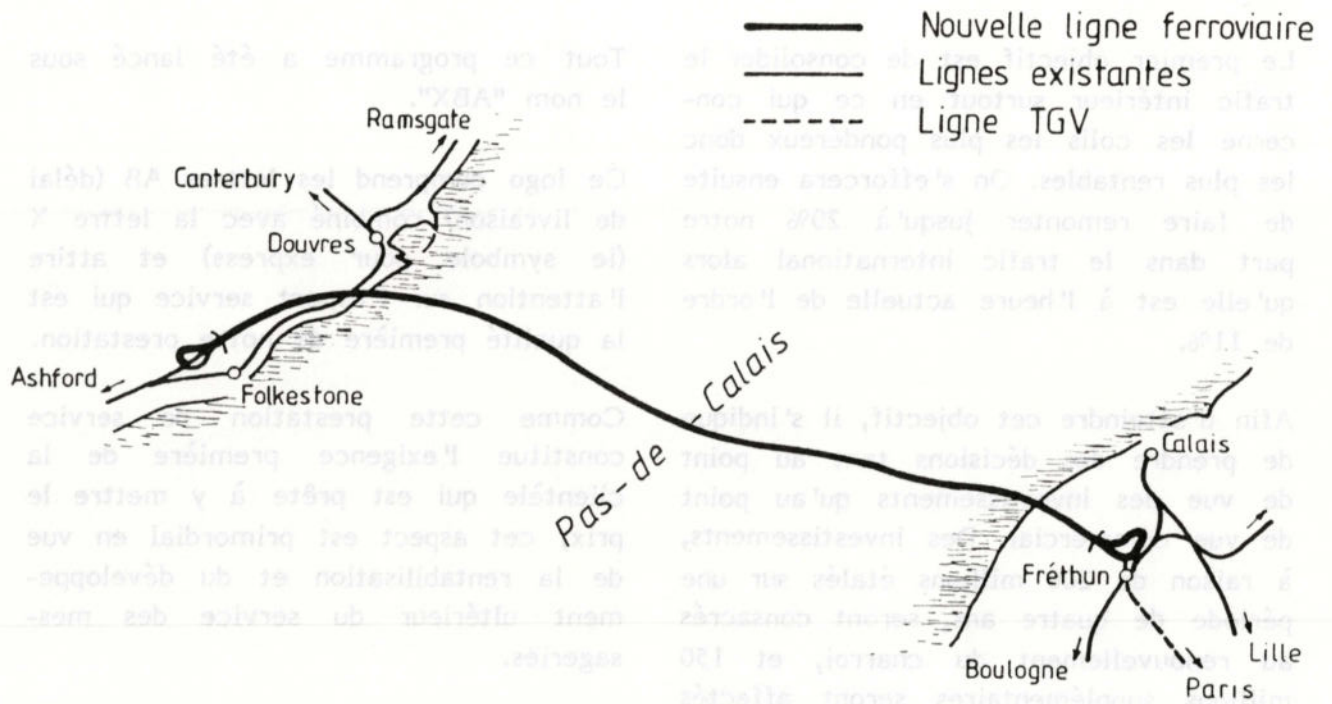
L'utilisation d'ABX entraîne la disparition du nom de "SNCB-Colis", qui faisait songer à une administration lourde, aux antipodes d'ABX qui reflète le dynamisme.

On change de livrée pour adopter le bleu.

Modifier les noms et les livrées ne constitue certes pas toute la panacée. Derrière ce nouveau drapeau il doit évidemment y avoir un service parfait, un accueil à la clientèle digne de ce nom et une dynamique commerciale.

Pour réaliser cet objectif nous devons être solidaires les uns des autres et faire décoller ABX du giron de SNCB-Colis.





## L'EXPLOITATION DU FUTUR TUNNEL SOUS LA MANCHE

Les BR, la SNCF et la SNCB se préparent activement en vue de la mise en exploitation du tunnel sous la Manche qui, on l'espère, reliera l'Angleterre à la France dès 1993. Les médias ont rapportés largement les problèmes relatifs au financement et au respect du planning pour la construction du tunnel.

Moins connue est la création d'un nouveau réseau de chemins de fer de petites dimensions, dénommé "**Eurotunnel**". Cette toute jeune société est déjà membre de l'UIC et se chargera après l'ouverture du tunnel de l'exploitation de cette petite ligne de chemins de fer entre la France et l'Angleterre.

Quel sera le profil de ce réseau ? Deux tunnels à voie unique (un par sens de circulation) d'un diamètre de 7,60 m sont disposés parallèlement à 30 m l'un de l'autre et sont séparés entre eux par un tunnel de service central d'un diamètre de 4,80 m. Un couloir latéral relie tous les 375 m ce tunnel de service à chacun de ces tunnels ferroviaires. Ce tunnel de service servira à la ventilation, à la plupart des tâches d'entretien et à l'évacuation en cas d'accident.

En outre, on a prévu à chaque extrémité de ces tunnels tout un complexe de voies dénommé "terminal". Sur 10 quais, des voitures, caravanes, autobus et camions entreront et sortiront de wagons spéciaux pour être transbordés vers l'autre côté de la Manche. Nous appelons "navettes" les trains assurant cette traversée; leur longueur se situe entre 600 et 800 mètres et ils sont flanqués d'une locomotive électrique à l'avant et

à l'arrière. La traversée d'environ 60 km en train prendrait 33 minutes à une vitesse maximale de 130 km/h.

Comment les trains voyageurs des réseaux s'intègrent-ils entre ces navettes ? Une convention entre Eurotunnel et les compagnies de chemin de fer contiguës prévoit :

- que la "moitié" de la capacité est dévolue au transbordement de véhicules routiers par la société Eurotunnel;
- que l'autre "moitié" est dévolue au TGV, à d'autres trains de voyageurs et de marchandises des chemins de fer français et britanniques.

La durée de trajet d'une navette est prise comme unité de base.

Qu'est-ce qui singularise l'exploitation de ce bout de chemin de fer ?

On pourrait signaler de nombreux aspects. Nous nous limiterons à ceux qui ont un rapport direct avec l'exploitation des chemins de fer et la réussite de toute l'entreprise.

Un premier facteur important est la **grande section transversale** des wagons de transbordement par rapport à la section du tunnel. Cette forte résistance à l'air entraîne une grande consommation de courant à la caténaire ainsi qu'une importante perte d'énergie qui est convertie en chaleur dans le tunnel. En raison d'un certain dimensionnement de la caténaire, cela limitera les possibilités de faire succéder plus rapidement les trains lorsqu'on voudra rattraper un retard.

Un deuxième facteur important est la **grande capacité** qui est exigée de cette ligne : un délai de succession de l'ordre de trois minutes entre les navettes lorsque l'exploitation commencera et de deux minutes et demie dans un futur proche.

De très sérieuses exigences sont posées dans ce projet aux caténaires, à la signalisation et au matériel roulant. Il est à espérer que son développement contri-

buera à une meilleure maîtrise de la technique dans les réseaux voisins.

Mais il faudra que l'exploitation quotidienne de ces navettes se déroule sans problème pour qu'on puisse atteindre le débit requis. Beaucoup d'yeux scrutent la réussite de cette nouvelle possibilité de transbordement pour les voitures et les camions. Le défi pour Eurotunnel est donc de première importance.

## AVANTAGES D'UNE JONCTION NORD-SUD À ANVERS

### 1. Avantages pour le trafic intérieur

La position favorable de la gare d'Anvers-Central par rapport au centre de la ville est confirmée par les dizaines de milliers de voyageurs qui l'utilisent.

Cette gare, qui date du début du siècle, n'est toutefois pas adaptée à la densité de trafic actuelle.

Chaque jour, la clientèle et le personnel sont confrontés aux limitations dues aux longueurs et largeurs insuffisantes des quais.

De plus, il n'est pas simple, du point de vue exploitation, de traiter journalièrement 600 trains sur 10 voies en cul-de-sac. La limite de capacité d'Anvers-Central est atteinte, voire dépassée.

Une jonction Nord-Sud, avec 4 voies à quai supplémentaires dont 2 en passage direct, réalise en premier lieu cette extension de capacité nécessaire pour la gare.

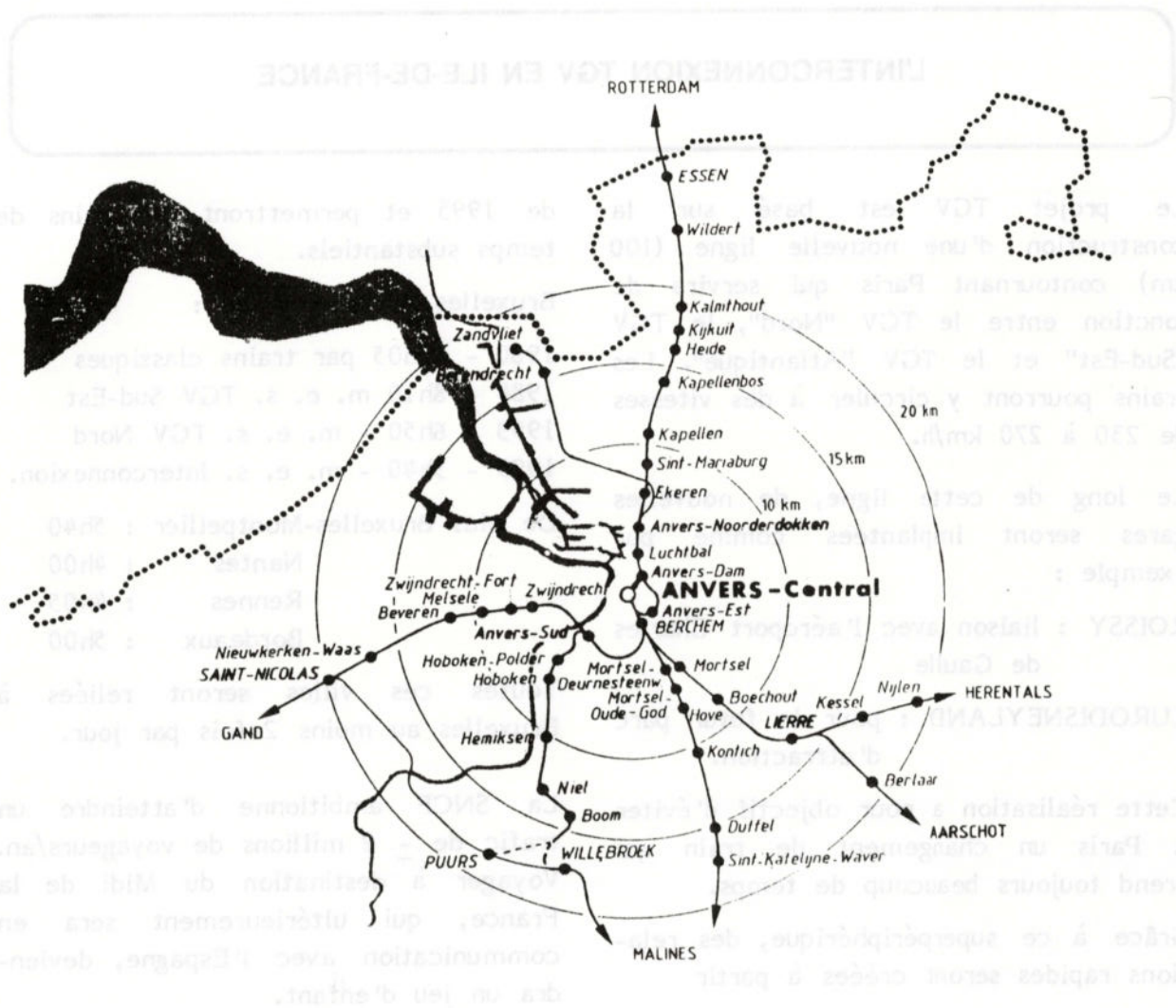
### Trafic suburbain

Par une circulation suburbaine de trains, à fréquence élevée, la SNCB peut apporter sa contribution à l'absorption de la mobilité croissante et aider à résoudre le problème quotidien des files.

Une liaison Nord-Sud à Anvers-Central est une exigence fondamentale pour élaborer un réseau suburbain valable dans la région.

Les lignes venant de Turnhout/Herentals, Aarschot, Malines, Boom et St-Nicolas peuvent de la sorte être liées directement à la ligne en direction d'Essen et du port, ce qui rend possible des liaisons transversales directes.

Avec la structure en étoile qui apparaît ainsi on peut réaliser un réseau suburbain dans un rayon de 30 km du centre ville.



### Trafic domicile - travail

Du point de vue exploitation, la situation actuelle avec les voies en cul-de-sac ne permet aucune amélioration en matière d'offre de trains de navetteurs.

Moyennant l'extension de capacité et l'amélioration de la fluidité via cette jonction, il sera possible d'améliorer également l'offre ferroviaire pour le trafic domicile - travail et d'optimiser la régularité des trains.

### 2. Trafic international

La relation Bruxelles - Amsterdam via Anvers (**Train Bénélux**), exige dans la situation actuelle des cisaillements, un changement de poste de conduite et un détour - à vitesse réduite - via Anvers-Est.

La réalisation de la jonction N-S améliorera qualitativement ce service.

Par ailleurs, cela constitue pour les **trains à très grande vitesse** la solution la plus rapide.

Pour Anvers, cela se traduira dans les temps de parcours ci-après :

Rotterdam : 40 minutes

Paris : 2 heures

Londres : 3h30 min. (changement de train à Bruxelles)

Cologne : 2h20 min. (changement de train à Bruxelles).

## L'INTERCONNEXION TGV EN ILE-DE-FRANCE

Le projet TGV est basé sur la construction d'une nouvelle ligne (100 km) contournant Paris qui servira de jonction entre le TGV "Nord", le TGV "Sud-Est" et le TGV "Atlantique". Les trains pourront y circuler à des vitesses de 230 à 270 km/h.

Le long de cette ligne, de nouvelles gares seront implantées comme par exemple :

ROISSY : liaison avec l'aéroport Charles de Gaulle

EURODISNEYLAND : pour le futur parc d'attraction.

Cette réalisation a pour objectif d'éviter à Paris un changement de train qui prend toujours beaucoup de temps.

Grâce à ce superpériphérique, des relations rapides seront créées à partir

de 1995 et permettront des gains de temps substantiels.

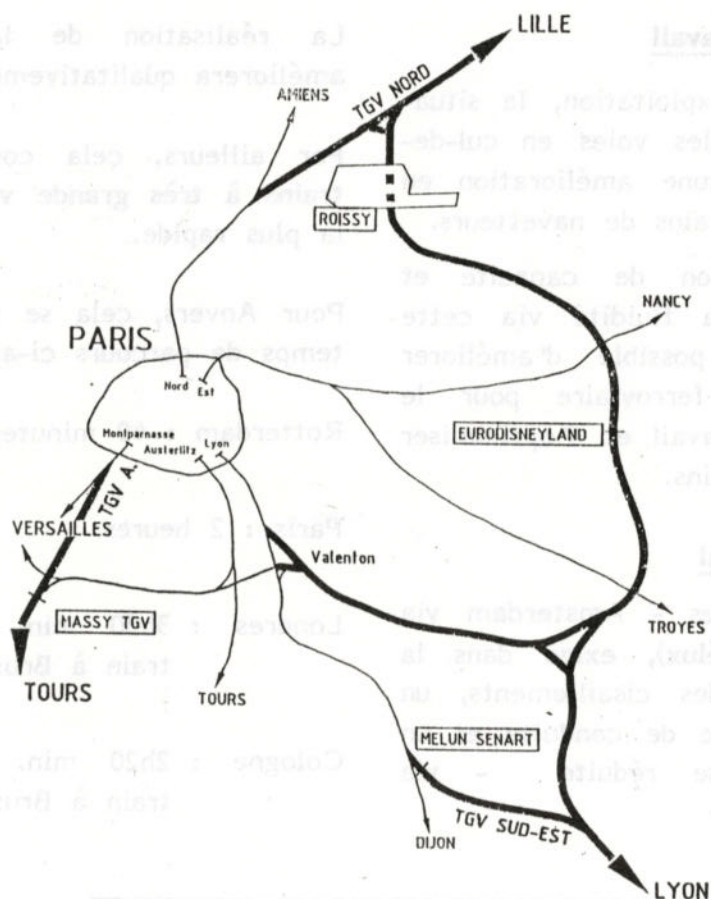
Bruxelles - Marseille en :

1980 - 10h05 par trains classiques  
 1984 - 8h10 m. e. s. TGV Sud-Est  
 1993 - 6h50 - m. e. s. TGV Nord  
 1995 - 5h40 - m. e. s. Interconnexion.

De plus Bruxelles-Montpellier : 5h40  
 Nantes : 4h00  
 Rennes : 4h05  
 Bordeaux : 5h00

Toutes ces villes seront reliées à Bruxelles au moins 2 fois par jour.

La SNCF ambitionne d'atteindre un trafic de  $\pm$  2 millions de voyageurs/an. Voyager à destination du Midi de la France, qui ultérieurement sera en communication avec l'Espagne, deviendra un jeu d'enfant.



## LOCOMOTIVES DIESEL SUR DES LIGNES ÉLECTRIFIÉES

Pourquoi la SNCB fait-elle circuler certains trains avec des locomotives diesel sur des lignes électrifiées ?

Cette démarche peut paraître insolite, mais elle résulte d'un choix délibéré : la Société ne néglige aucune occasion de réaliser des économies intelligentes et tire ainsi avantage des fortes fluctuations des tarifs d'électricité.

### Structure tarifaire

L'utilisateur ordinaire ne se voit pas confronté à ces différents tarifs parce qu'il bénéficie d'un tarif horaire fixe. Mais la SNCB, à l'instar des autres grands consommateurs d'énergie (la sidérurgie, la chimie), est soumise à la structure tarifaire applicable à une consommation industrielle.

Ce tarif comprend deux éléments :

- la consommation réelle d'énergie et
- un supplément de puissance mensuel.

Le premier élément, la consommation réelle d'énergie, nous est facturé à raison de 1,20 F/kWh en tarif normal (jours ouvrables de 6 à 21 heures) et à 0,80 F/kWh en tarif heures creuses (la nuit de 21 à 6 heures et intégralement les samedis, dimanches et jours fériés).

Le deuxième élément, le supplément de puissance mensuel, est proportionnel à la puissance maximale qui, dans le courant du mois, est prélevée globalement à travers tout le réseau, pendant un quart d'heure, c'est-à-dire dans toutes les sous-stations réunies pendant le même quart d'heure.

On appelle cela aussi la **puissance synchrone maximale pendant un quart d'heure**. Elle est heureusement inférieure à la puissance de pointe qui, lors d'un court-circuit par exemple, est enregistrée par les compteurs pendant quelques instants.

Dans toutes les sous-stations, les puissances par quart d'heure sont enregistrées à l'aide d'un appareillage de mesure approprié. La puissance mensuelle maximale par quart d'heure du réseau se situe en général dans une des périodes de pointe quotidiennes de 7h à 7h45 le matin et de 16h45 à 17h30 le soir (donc les jours ouvrables).

Le supplément de puissance est "justifié" par le fait que le fournisseur doit développer ses installations de telle sorte qu'il puisse alimenter sans problème pendant tout un quart d'heure les grands consommateurs de courant lors de ces pointes de puissance.

Ce supplément de puissance synchrone maximale pendant un quart d'heure s'élève pour la Société à environ 607 F/kW.

### Facture mensuelle

Le coût mensuel s'élève à environ 100 millions de F pour la consommation réelle d'énergie.

En raison de la grande puissance de pointe, le **supplément** est cependant très élevé, à savoir  $\pm$  200 millions de F par mois, de telle sorte que la Société paie chaque mois jusqu'à 300 millions de F pour sa consommation d'électricité.

#### Comparaison des coûts directs par km

Une comparaison entre un train remorqué en traction diesel ou électrique éclaire les différences de prix possibles :

\* un train dont la charge brute est égale à 800 t, consomme en moyenne 4,63 kg de gasoil par km s'il est tracté par une **locomotive diesel**. Au prix de 6,627 F/kg, cela revient à environ 31 F/km. Le prix d'entretien d'un diesel dans les ateliers revient en moyenne à 50 F/km. En tout, cela donne 81 F/km.

\* **Tracté électriquement**, ce même train consomme en moyenne 18,370 kWh d'énergie électrique par km. L'entretien revient à 25 F par km. Le coût de revient énergétique doit cependant encore intégrer un élément supplémentaire, à savoir la période pendant laquelle ce train circule : la nuit, le jour ou pendant les heures de pointe.

- **la nuit**, il coûte environ 15 F/km à raison de 0,80 F/kWh. Avec l'entretien, cela fait 40 F/km.

- **le jour, en dehors des heures de pointe**, il coûte, à raison de 1,20 F/kWh, environ 22 F/km en énergie, ou, majoré des frais d'entretien, 47 F/km.

En dehors des heures de pointe, un train électrique de 800 t se révèle, pour chaque km parcouru, moins cher de 34 F le jour et de 41 F la nuit, que son homologue diesel.

- mais si ce train circule **pendant les périodes de pointe susmentionnées**, la puissance maximale captée par quart d'heure s'élève en moyenne à 700 kW : c'est-à-dire la puissance mensuelle maximale par quart d'heure divisée par le nombre de trains électriques circulant pendant ce quart d'heure.

Le surcoût moyen occasionné par un train est ainsi égal à  $700 \text{ kW} \times 607 \text{ F/kW} = 424.900 \text{ F}$  par mois, même s'il n'a circulé qu'une seule fois ce mois-là pendant le quart d'heure de puissance maximale.

Le problème est qu'on ne sait pas à l'avance quand (jour et quart d'heure) se situera la pointe de puissance mensuelle. C'est pourquoi nous posons à priori que chaque trajet qui court le même risque d'être pénalisé, doit supporter une même part du supplément de puissance ou en d'autres termes : un train électrique qui ne circule qu'une fois par mois pendant une période de pointe (donc 1 jour sur environ 21 jours ouvrables), court un risque de 1/21 d'encourir une pénalité de 424.900 F et doit dès lors supporter 1/21 de ce surcoût, à savoir 20.233 F.

Par conséquent : un train électrique qui circule chaque jour ouvrable pendant les heures de pointe, court 21 fois le risque de 1/21 et est pénalisé à juste titre d'un surcoût de 424.900 F.

Un train électrique peut se voir infliger un surcoût de 20.233 F pour chaque jour ouvrable où il a circulé.

Réparti sur un trajet complet de par exemple 200 km, cela représente un coût supplémentaire de 101 F/km.

En raison de ces coûts supplémentaires qui, vu l'ampleur qu'ils atteignent, peuvent être considérés comme des amendes sans plus, la SNCB essaie d'infléchir les consommations de pointe là où c'est possible.

**Mesures d'économie ... dans le service voyageurs**

Quelques trains voyageurs sont repris en traction diesel sur quelques lignes non axiales. Il n'est pas possible de faire mieux pour les services voyageurs : les horaires sur les lignes à grande densité de trafic ne permettent pas de prévoir des temps de trajet allongés (sur la base de la puissance moindre du parc diesel vieilli).

**... dans le service marchandises**

Des mesures d'économie sont possibles dans les services marchandises soit en garant les trains tractés électriquement pendant une demi-heure ou plus aux heures de pointe, soit en les remorquant

intégralement en diesel. L'immobilisation ou le recours à la puissance moindre du diesel ne peut en aucun cas donner lieu à un service de moindre qualité. Les services chargés de l'organisation et du remorquage des trains marchandises doivent constamment veiller d'une part aux livraisons dans les délais (just in time) des marchandises à la clientèle et d'autre part à la mise en service du train au moment le plus avantageux du point de vue de la consommation d'énergie.

Le fait que des trains circulent parfois en traction diesel sur des lignes électrifiées constitue donc un compromis entre une compression aussi forte que possible des coûts énergétiques et la garantie d'un acheminement régulier et rapide des voyageurs et marchandises.

\* \*  
\*

**Attention cependant aux conclusions prématurées** en rapport avec l'option d'électrification ou non : les prix de revient ci-dessus ne comprennent **ni l'amortissement ni l'entretien** des installations de la SNCB. Pour la traction électrique, il s'agit de l'alimentation, de la caténaire et de tout ce qui y est associé (sous-stations de traction, postes de sectionnement) et pour la traction diesel, des installations pour les réservoirs et de l'approvisionnement en gasoil.

## LA DIRECTION DE COCKERILL-SAMBRE FRANCHIT LE PAS

De nombreuses sociétés sidérurgiques ont expérimenté et développé ces dernières années des procédés **d'injection de charbon pulvérisé** par les tuyères des hauts fourneaux, dans le but de réduire la consommation de coke, plus cher que le charbon. Les quantités possibles à injecter sont actuellement de l'ordre de 100 à 150 kg par tonne de fonte. Le Comité de Direction de Cockerill-Sambre s'est déclaré favorable au principe de l'implantation de l'injection de charbon sur les quatre hauts fourneaux. Pour Charleroi, il a donné son accord pour l'installation de l'injection de charbon sur les 2 hauts fourneaux avec une seule station de broyage commune. Les commandes ont été passées en 89 et la marche en régime serait atteinte à la mi-91. L'investissement pour Charleroi est évalué entre 1 et 1,2 milliard de FB. Pour Liège, l'injection de charbon pourrait avoir lieu avec un décalage d'un an par rapport à Charleroi.

### Quelques précisions techniques

Dans le haut fourneau, le coke apporté avec le minerai de fer remplit trois fonctions. D'abord, celle de combustible qui permet d'obtenir la chaleur nécessaire à la fusion des matières solides. Ensuite un rôle chimique qui permet de dégager le fer des autres éléments.

Enfin, un effet mécanique : par sa résistance à l'écrasement, il contribue à rendre le mélange perméable au passage des gaz à travers la masse. D'où l'importance du coke et l'on peut dire qu'il ne pourra jamais être totalement remplacé. Mais on essaye de limiter au strict minimum son emploi.

D'une part, sa fabrication exige des installations coûteuses, et seuls des charbons assez nobles (donc chers) peuvent servir pour faire du coke.

D'autre part, les cokeries sont constituées de batteries de fours fort coûteuses, mais surtout posant de nombreux problèmes d'environnement.

On cherche donc à remplacer une partie du coke par des injections diverses à travers les tuyères qui soufflent l'air dans le fourneau : l'injection de fuel ou de gaz a déjà été réalisée presque partout, lorsque le prix de ces combustibles est intéressant. Actuellement, en moyenne, nos hauts fourneaux consomment 460 kg de coke et 40 kg de fuel à la tonne de fonte.

### Charbon moins cher que le coke

Depuis quelques années, on se préoccupe d'injecter du charbon pulvérisé transporté par de l'azote sous pression. Ce combustible est toujours intéressant car le type de charbon utilisable est de moindre valeur que celle du charbon à coke. La technique s'est développée et est maintenant au point. Elle exige des investissements importants, moindres toutefois que la réfection de cokeries. Elle évite surtout les problèmes de pollution de celles-ci. L'économie à la tonne de fonte se monte à 150 ou 200 FB selon la quantité de charbon injectée : actuellement, dans les fourneaux où cela se pratique, on réalise l'injection de 100 à 150 kg de charbon, en lieu et place de 90 à 140 kg de coke.

## RIC - COMPTE REDEVANCE DU MATÉRIEL VOYAGEURS (DECOMPTE KEV RIC)

La mission consiste à calculer mensuellement et annuellement les Kilomètres - Essieu - Voyageurs pour lesquels chaque réseau est redevable aux autres réseaux européens dont les voitures circulent sur son réseau. Ces calculs très complexes doivent reconstituer sans discontinuité (un aller devant correspondre à un retour) la circulation de toutes les voitures, pour chaque jour, pour chaque réseau, pour chaque type RIC imposé (auquel correspond un coefficient de valorisation de KEV réels).

Le travail trouve son aboutissement dans la conception, chaque mois, d'un document comptable appelé **modèle 0** et en fin de chaque année à un document comptable appelé **modèle T**. La précision de ces documents est très importante car ils sous-tendent des sommes non négligeables à répartir aux autres réseaux.

Pour le volet DEBIT, la SNCB calcule les KEV engendrés par la circulation en Belgique, des voitures des réseaux étrangers.

Il y a quelques mois encore, cette mission était totalement exécutée manuellement : tri des documents de base (documents conçus par le personnel d'accompagnement), recopiage systématique des documents finals sans contrôle réel, calculs des sous-totaux et des totaux à l'aide d'une simple machine à calculer et en juste conséquence, un travail ne permettant pas une surveillance efficace, manquant de données statistiques, et peu passionnant.

Une procédure informatique "générale et originale" a été mise au point par le Service Voyageurs du département T.

Contrairement aux autres réseaux qui se contentent d'introduire en mémoire les résultats de leurs calculs et de confier à l'ordinateur un rôle purement d'édition, notre procédure est "générale et originale" par le fait qu'elle effectue tous les calculs et manipulations nécessaires :

- \* prises en charge et contrôle des documents de base;
- \* calculs des KEV - RIC en fonction du réseau propriétaire, du type RIC;
- \* tri des données par réseau, par type RIC, par numéro de voiture, par date avec association automatique d'un couple Aller - Retour avec simultanément recherche et marquage des anomalies de parcours ... et
- \* finalement édition, sous format RIC agréé, des documents comptables modèle 0 et modèle T.

L'intervention humaine n'est nécessaire qu'au moment de l'introduction des données brutes de base et pour la recherche des anomalies liées aux mauvaises interprétations des données (à la dactylographie) et à la recherche des documents manquants.

Première mission accomplie ! Mais mission globale non terminée !

Actuellement les efforts sont portés sur la surveillance et le calcul des KEV des voitures SNCB circulant sur les réseaux étrangers, ce qui devrait nous permettre le contrôle du second volet du bilan - le CREDIT.

Nous y reviendrons.

**REDEVANCES DE LOCATION APPLICABLES AUX WAGONS À MARCHAN-  
DISES UTILISÉS EN SERVICE INTERNATIONAL :  
PASSAGE AU DÉCOMPTE HORAIRE**

La première édition du RIV (Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international) a vu le jour en 1921, à l'initiative des chemins de fer italiens.

Déjà à cette époque les Réseaux membres avaient opté pour la journée comme unité de temps pour le paiement des redevances de location dues à tout Réseau propriétaire d'un wagon séjournant à l'étranger.

Ce choix n'allait pas sans générer quelques difficultés ou iniquités : réseau pouvant être indemnisé plusieurs fois pour une même journée, litiges aux frontières quant aux trains échangés aux alentours de minuit, ...

Ces dernières années, dans le but de concurrencer davantage encore les autres moyens de transport, les administrations ferroviaires ont multiplié les efforts en vue d'accélérer le trafic marchandises en service international : amélioration du matériel roulant et de l'infrastructure, augmentation de la vitesse des trains, simplification des contrôles aux frontières (visites d'échange, dédouanement, ...) formation

de trains homogènes, de trains à lots, de trains d'interpénétration, réduction des temps d'arrêt en frontière ou dans les gares de triage, utilisation de supports informatiques (Hermès, GEM, ...).

Une telle politique rend aujourd'hui totalement archaïque le principe d'un décompte journalier des redevances de location dues pour l'utilisation des wagons RIV étrangers. L'Union Internationale des Chemins de fer (U.I.C.), dont le siège est à Paris, a dès lors décidé de passer à un décompte horaire à partir du 1er janvier 1993.

Toutefois 16 Réseaux dont la SNCB, constituant un ensemble géographique homogène ont décidé, avec l'accord de l'U.I.C., d'appliquer ce nouveau système dès le premier janvier 1991.

Cela signifie qu'à partir de cette dernière date, et plus encore que par le passé, chaque agent concerné par l'utilisation des wagons à marchandises en service international devra, selon ses compétences, tout mettre en oeuvre afin d'éviter tout retard dans le traitement et l'acheminement de ce matériel.



---

Imprimerie Centrale SNCB  
- rue des Deux Gares 128 -  
- 1070 Bruxelles -

---

- 700834.07.90 (1 550) -

---