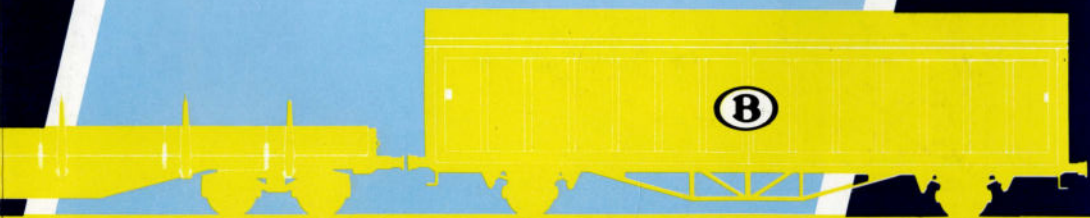


TOP PLAN

**LE PLAN TOP:
TRANSPORT
OPTIMAL POUR
VOS CHARGES
COMPLETES.**





LE PLAN TOP :

TRANSPORT OPTIMAL POUR

VOS CHARGES COMPLETES.

Le 1^{er} juin 1986, la SNCB donne le coup d'envoi à sa nouvelle organisation de transport en charges complètes isolées: le Plan TOP.

TOP signifie Transport OPTimalisé. C'est-à-dire offre globale calquée sur les besoins de la clientèle et sur des normes réalistes de rentabilité.

Le Plan TOP est l'aboutissement logique des efforts de réorganisation du transport de fret entamés en 1980, entre autres par une restructuration du tissu de cours à marchandises. Le Plan TOP concerne les transports de marchandises par wagons complets. Il s'applique donc aux expéditions qui requièrent l'usage d'un wagon au moins, mais dont le volume n'atteint pas le seuil nécessaire pour former un train direct.

Le Plan TOP est la réponse de la SNCB aux mutations du marché provoquées ces dernières années par l'évolution accélérée des structures industrielles et du contexte économique en général.

Pour continuer à jouer un rôle déterminant sur le marché du transport national et international, la SNCB doit s'adapter aux besoins manifestés par la clientèle. Cela implique que son offre s'inscrive dans le triangle qualité, fiabilité et compétitivité.

Il est difficile d'influencer le facteur externe qu'est le prix de marché. Le transporteur détient par contre les moyens nécessaires pour améliorer d'une façon rationnelle la qualité de son





offre et le niveau de ses coûts. C'est bien l'intention poursuivie par le Plan TOP: réorganiser l'acheminement des wagons complets isolés à un prix de revient plus bas, de manière à déboucher sur un service fiable offert à des prix intéressants. Ce 1^{er} juin, le Transport OPTimalisé entre dans les faits.

**PLAN TOP:
A VOTRE
MEILLEUR
SERVICE.**



PLAN TOP : 3 OBJECTIFS

Depuis le début des années 70, des mutations importantes ont marqué les structures industrielles et l'activité économique en général. Le schéma de transport appliqué par la SNCB a, de ce fait, perdu son adéquation aux besoins exprimés par le marché.

Les marchés sidérurgiques et des secteurs lourds se stabilisent. Les échanges de produits semi-finis et les secteurs de la chimie et de l'agro-alimentaire se développent. La taille unitaire des lots offerts au transport sur ces marchés diminue. Et les politiques de stockage s'orientent vers des termes courts. De sorte que le chemin de fer ne peut plus valoriser comme avant ses atouts essentiels : sa grande capacité, sa puissance de transport.

Le Plan TOP est un remodelage des structures et des méthodes de travail, basé sur l'utilisation optimale des moyens existants et l'organisation optimale du trafic proprement dit. Il ne met en œuvre aucun moyen nouveau, il simplifie les procédures, accélère le travail, améliore la productivité et favorise la sécurité des chargements. Son application est favorisée par les progrès de l'informatique.

Le client se voit donc offrir un service dont la qualité, la fiabilité et le niveau de prix sont les éléments essentiels.





SERVICE DE QUALITE

Délai jour A/jour B en trafic intérieur

La qualité du service est déterminée principalement par la durée de l'acheminement. Le délai jour A/jour B en trafic intérieur - l'un des fondements du Plan TOP - est un facteur primordial de la réorganisation.

Cette amélioration de l'offre intérieure sera étendue au trafic international. La SNCB se donne trois ans pour "effacer" les frontières. C'est-à-dire pour réaliser dans les échanges avec les pays voisins des performances attrayantes pour les expéditeurs. En clair, des délais jour A/jour C pour les pays limitrophes. Et des délais également écourtés pour les destinations plus lointaines.

Cela suppose bien sûr que les procédures développées dans les différents pays soient compatibles. Le Plan TOP a été conçu dans cette optique. Il se combine harmonieusement avec les plans Intercargo de la Deutsche Bundesbahn et Etna de la SNCF.

Cela implique aussi la mise en œuvre de moyens d'envergure pour le suivi des wagons. Le système GEM développé par la SNCB est l'un des plus modernes d'Europe. Et le réseau européen de transmissions HERMES sera, à cet égard, un outil performant pour l'échange d'informations relatives au trafic international.



TOP PLAN

Vitesse commerciale attrayante.

La SNCB n'engage pas de nouveaux investissements pour réaliser le Plan TOP. Mais elle optimise le travail dans les triages existants pour en tirer le meilleur rendement.

L'ossature du réseau est ramenée à six gares de triage: Anvers-Nord, Hasselt, Merelbeke, Kinkempois, Monceau et Saint-Ghislain. A ces six triages s'ajoutent quatre gares à statut spécial: Schaarbeek, Stockem et Montzen pour des missions de trafic international, Ronet en appoint des triages de base.

Les échanges inter-triages sont accélérés et optimisés. Une relation directe bi-quotidienne est établie entre chaque couple de triages.

Le plan d'acheminement prévoit qu'un wagon, quel que soit son point de départ, ne subisse que deux triages au maximum avant d'atteindre sa destination. De la sorte, à quelques exceptions près (pendant les travaux entamés à Anvers, par exemple), tout wagon remis au transport le jour A doit se trouver le jour B à destination ou au point de remise à un réseau voisin.

La vitesse commerciale des wagons devient ainsi beaucoup plus élevée et la fiabilité du transport augmente singulièrement. Les entreprises peuvent donc désormais programmer plus finement leurs transports et intégrer ceux-ci parfaitement dans la chaîne logistique.





SERVICE COMPETITIF

Compression des coûts de production.

L'offre des chemins de fer doit être comparable à celle de ses concurrents, d'où l'impératif de compresser les coûts de production.

Le Plan TOP prévoyant l'adéquation des moyens existants dans les gares de triage retenues, le nombre de wagons traités sera considérablement accru. Le séjour des wagons en formation sera sensiblement écourté, les trains fixes de liaison rouleront à meilleure charge, et la diminution du nombre de manœuvres limitera les risques d'avarie. Le chemin de fer pourra transporter davantage de tonnes avec un parc de wagons plus réduit.

Cette compression des coûts de production doit déboucher à terme sur de meilleurs prix pour les clients et sur une meilleure rentabilité pour la SNCB.

LE PLAN TOP : OU ET QUAND ?

Le 1^{er} juin 1986, le Plan TOP démarre dans les six triages retenus et les quatre gares d'appoint.

Le 31 mai 1989, l'intégration européenne des transports de marchandises aura fait un grand pas supplémentaire.

TOP PLAN

