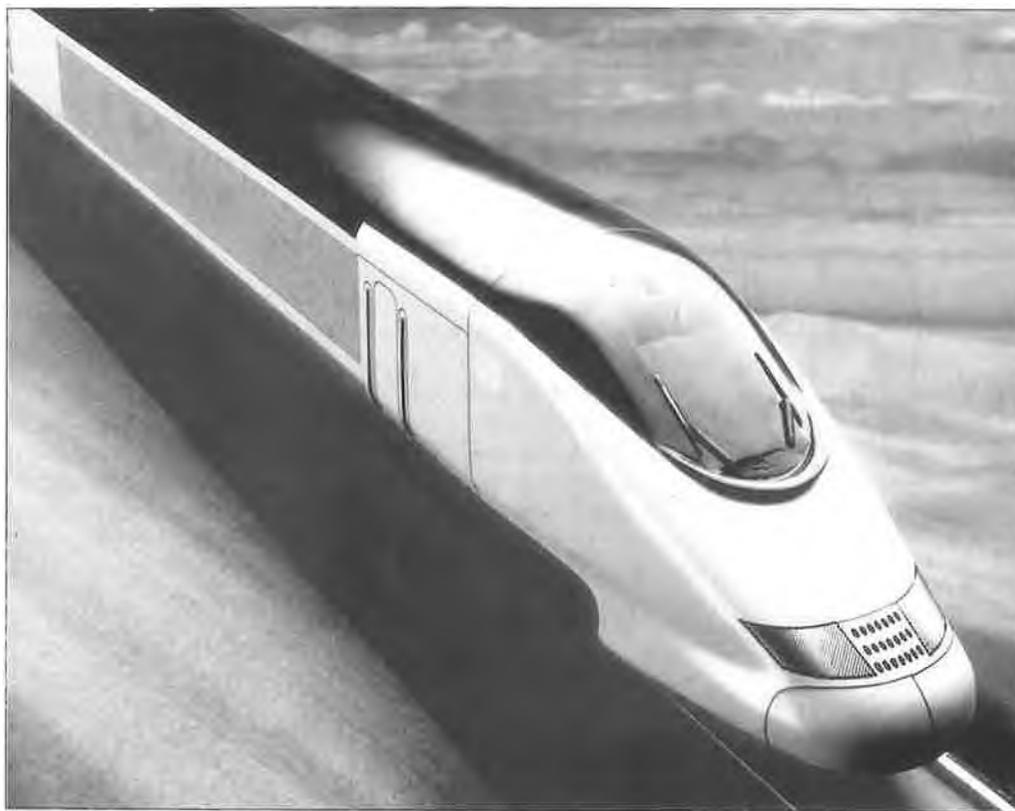


C'est à dire

La SNCB en 1989



A
7
0

Supplément au numéro 5, juin 1990

1989: Confirmation et projets

Pour la deuxième année consécutive, l'entreprise ferroviaire belge a présenté un bilan positif. La rationalisation entamée en 1987, doublée d'une gestion financière et d'une approche commerciale redynamisées, a permis une meilleure maîtrise des charges et la rénovation des méthodes de travail. La marge positive de 812 millions de francs confirme la pertinence de la démarche. Et l'analyse de l'activité met en évidence un regain d'intérêt pour le rail, dans des groupes socio-économiques délimités (tels les jeunes de 12 à 25 ans, clients de la formule Go Pass) et dans des secteurs industriels diversifiés, autrefois peu ou pas clients du transport ferroviaire.

Travaillant - au présent - à l'assainissement de sa situation, la SNCB prépare également - au futur - la revalorisation du chemin de fer et le développement de ses parts de marché, dans le but de contribuer plus amplement - dans les segments où elle dispose des meilleurs atouts - à la mobilité accrue des personnes et des marchandises au 21^{ème} siècle. En 1989, dans cette optique, la SNCB a

élaboré deux grands programmes d'avenir: le projet TGV et STAR 21.

Le projet TGV est la proposition de participation belge au réseau européen de lignes à grande vitesse. Après modification des plans d'aménagement du territoire et octroi des permis de bâtir, le projet entrera dans sa phase de réalisation pratique. Le calendrier établi par les Ministres des Transports des pays intéressés prévoit l'arrivée, dès 1993, des rames Transmanche dont la SNCB a passé commande en 1989 avec les chemins de fer britanniques et français.

Les liaisons à grande vitesse s'inscrivent dans un projet plus global - STAR 21 - présenté à l'autorité dans le courant de novembre. STAR 21 formule les principes et les lignes directrices de la modernisation technique et commerciale du réseau ferroviaire belge. Cette modernisation est indispensable pour que le rail retrouve, au cours des prochaines décennies, un rôle significatif dans l'organisation des transports de personnes et de fret.



Gestion financière: redressement confirmé

Les comptes clôturés le 31 décembre 1989 font apparaître une confirmation du redressement amorcé en 1988, comme en témoigne le graphique.

Les quatre objectifs poursuivis ont été atteints.

La charge totale de la dette a, en trois ans, diminué de 21 %. De 98,3 milliards de francs en 1986, elle a été ramenée à 77,8 milliards en 1989.

Les produits financiers et exceptionnels ont progressé de 50 % par rapport à l'exercice 1988, suite, principalement, à la remobilisation de certains actifs.

Malgré une brusque hausse des taux d'intérêt au cours du deuxième semestre de 1989, l'allégement des charges financières a permis une constitution plus active des provisions. De 24,4 % en 1988, la part des charges financières a été ramenée en 1989 à 22,4 % des recettes propres.

Pour la première fois depuis 30 ans, la SNCB peut faire état simultanément d'un bénéfice d'exploitation, d'un cash flow positif (et en croissance) et d'un résultat global en bénéfice net.

	1988 (mio fr)	1989 (mio fr)	89/88 écart
Produits d'exploitation	65.680	68.604	2.924
produits tarifaires	29.774	30.815	1.041
produits financiers	1.986	3.040	1.054
compensations de l'Etat	33.920	34.749	829
Charges totales d'exploitation	66.058	67.861	1.803
Résultats d'exploitation	- 378	+ 743	+ 1.121
Résultats exceptionnels	+ 784	+ 69	- 715
charges	501	1.733	1.232
produits	1.285	1.802	517
Résultats globaux	+ 406	+ 812	+ 406



Trafic voyageurs

Les produits nouveaux ont la cote

Trafic voyageurs	1988	1989	89/88 écart
Nombre de voyageurs (millions)	143,1	142,0	- 0,8 %
Nombre de voyageurs-kilomètres (millions)	6.348,5	6.399,7	+ 0,8 %
Parcours moyen par voyageur (km)	44,4	45,1	+ 1,6 %
Nombre moyen de voyageurs par train	86	86	-

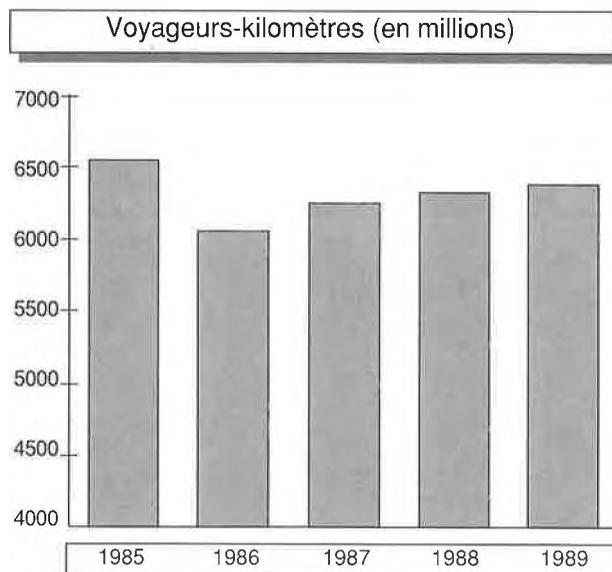
La SNCB a comptabilisé un trafic de 6,400 milliards de voyageurs-kilomètres - la distance totale parcourue par l'ensemble des voyageurs. La tendance croissante des deux dernières années se trouve légèrement confirmée (+ 0,8 %). Les recettes ont quant à elles augmenté de 2,76 %.

La hausse est nette dans le domaine des billets en service intérieur: 8,6% de plus en voyageurs-kilomètres. Pratiquement, le recul de 6,3 % des billets à prix plein a été largement compensé par la hausse des ventes de billets à prix réduits: + 19,3 %. Et la hausse des recettes "billets" a atteint 5 %.

Le trafic international est lui aussi en croissance: + 5,1 % en voyageurs-kilomètres et 3,7 % en recettes.

Par contre, la part du trafic représentée par les abonnements régresse de 4,7 %. Les abonnements sociaux continuent à perdre du terrain, du fait d'un changement de structure de la population active. Les abonnements scolaires sont pour leur part touchés par un glissement vers d'autres formules, tel le Go Pass.

Le Go Pass a incontestablement été le moteur principal de la hausse du trafic et des recettes dans le secteur voyageurs. Lancé en mai 1989 pour marquer le début de l'Année de la Jeunesse, destiné aux jeunes de 12 à 25 ans, il a rencontré un succès supérieur aux prévisions: 390.000 cartes ont été vendues en quelque 225 jours. Les produits nouveaux ont la cote !



Deux actions ponctuelles amples ont été menées en 1989: la participation au J-Day et le week-end Train-Tram-Bus. Effort de promotion dans le cadre d'une compétition de footbaal pour les jeunes, le J-Day a touché 12.000 juniors. Le week-end TTB, début octobre, a une fois de plus attiré une importante clientèle - 134.000 voyageurs - même si le niveau de 1988 n'a pas été atteint.

Début 1989, la SNCB avait relevé de 4 % en moyenne le niveau de ses tarifs. Elle a également remanié ses outils tarifaires. La validité du billet aller-retour en service intérieur a été ramenée à un jour, et la pré-vente de billets uniformisée à un délai de 5 jours.

Dans le domaine des abonnements, depuis 1989, l'acheteur est totalement libre de choisir à son gré le premier jour

de validité, et le délai de commande a été réduit de huit à quatre jours. En outre, le plafond de rémunération fixé pour l'obtention d'un abonnement social a été porté de 650.000 à 675.000 francs.

Des nouveautés ont été introduites également dans le domaine des voyages internationaux. Les réservations pour les voyages en trains d'autos accompagnées sont désormais possibles 9 mois avant le départ. Et dès l'été, la gestion des Minitrips a été transférée à Railtour. Les voyages à forfait de cet opérateur spécialisé ont été vendus dans les gares à partir du 1er mai.

Evolution de la répartition du trafic et des recettes selon le type de titre de transport utilisé (en %)

		1980	1987	1988	1989
Billets à prix plein	Trafic	18,5	18,0	17,3	16,7
	Produits	33,2	32,3	31,2	30,6
Billets à prix réduit	Trafic	26,5	25,7	27,4	31,1
	Produits	28,0	27,2	29,1	31,2
Abonnements sociaux	Trafic	36,1	31,7	30,4	28,2
	Produits	22,4	20,3	19,2	18,6
Abonnements scolaires	Trafic	7,3	10,0	10,1	9,5
	Produits	5,1	6,8	6,7	6,4
Autres abonnements	Trafic	11,6	14,6	14,8	14,5
	Produits	11,3	13,4	13,8	13,2



Marchandises par wagons complets L'intermodal, créneau de croissance

Wagons complets	1988	1989	89/88 écart
Nombre de tonnes transportées (milliers)	65.784,1	65.878,6	+ 0,1 %
Nombre de tonnes-kilomètres (millions)	7.693,8	8.049,3	+ 4,6 %
Parcours moyen par tonne (km)	117,0	122,2	+ 4,5 %
Tonnage moyen par train (tonnes)	373,5	384,1	+ 2,9 %

Après les difficiles années 1986 et 1987, le redressement du trafic entamé en 1988 s'est confirmé en 1989. Le volume total de marchandises transportées par chemin de fer s'est peu modifié (+ 0,1 %), mais le nombre d'unités de trafic (les tonnes-kilomètres) est en hausse de 4,6 %. Les recettes nettes se situent 3,7 % plus haut qu'en 1988.

Le recul de la recette moyenne par unité transportée est un phénomène observé dans toute l'Europe. Il provient de la

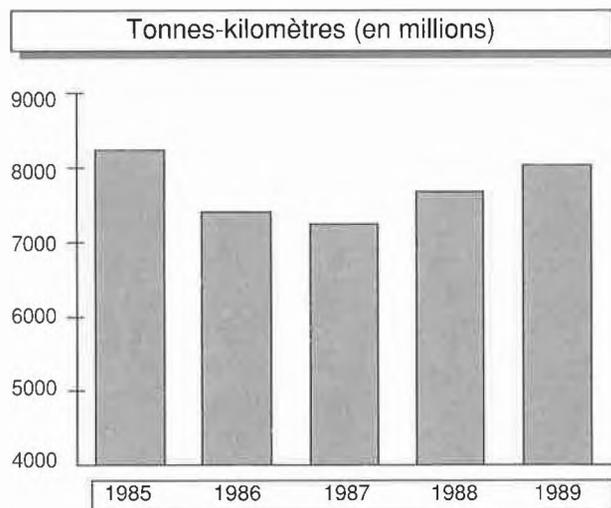
concurrence de plus en plus sévère entre les différents modes de transport.

Les trafics d'importation et d'exportation ont légèrement régressé, tandis que le transit et le trafic intérieur présentent des hausses importantes.

Les progrès les plus significatifs apparaissent dans cinq secteurs, dont trois de diversification. La bonne conjoncture dans l'industrie des métaux a favorisé notamment les transports de minerais: + 14,4 % en tonnes-kilomètres pour les acheminements intérieurs, + 23,4 % à l'importation maritime pour le Luxembourg.

L'importation maritime de charbons et leur exportation vers le Luxembourg et la France ont augmenté respectivement de 17,6 et 49,8 % en tonnes-kilomètres. Ces hausses ont compensé le nouveau recul du trafic intérieur, dû à la fermeture des mines campinoises.

Relativement moins important dans le classement par nature des marchandises, le secteur des matériaux de construction et produits des carrières a enregistré une progression de 8,7 % en tonnes-kilomètres, due en majeure partie



à une amplification des exportations maritimes et terrestres (pour les Pays-Bas) de moëllons.

Le transport combiné rail-route - qui connaîtra encore de nouveaux développements - a fait en 1989 la preuve de sa bonne santé. Les trafics de et vers l'Italie et la Suisse sont à la base d'une croissance de 26,7 %. Les transports conteneurisés ont de leur côté augmenté de 14,5 %.

L'acheminement de voitures neuves a connu lui aussi une hausse (+ 6 %), freinée toutefois par le manque de wagons spécialisés généralisé en Europe.

On notera encore que le plan de transport (Plan TOP) instauré en 1986, sur la

base d'un délai d'acheminement jour A/ jour B, demeure une réussite, et que dans l'optique d'une meilleure intégration internationale, le trafic Allemagne-Belgique a été entièrement réorganisé au cours de 1989.

A la fin de l'année, les gestionnaires du transport intermodal ont reçu les conclusions d'une vaste étude commandée au cabinet A. T. Kearney par la CEE, la Communauté des Chemins de fer Européens et Intercontainer. Les potentialités décrites dans ce rapport ouvrent des perspectives encourageantes: elles font état d'un triplement probable du transport combiné international à l'échéance d'une décennie. Le rapport énumère les mesures à prendre et les investissements à consentir pour atteindre l'objectif.

Nature des marchandises transportées en millions tonnes -km	1988	1989	89/88 écart
Produits agricoles et animaux vivants	196,2	196,5	+ 0,1 %
Denrées alimentaires et fourrages	271,0	250,4	- 7,6 %
Combustibles minéraux solides	1.077,6	1.162,2	+ 7,9 %
Produits pétroliers	658,2	654,1	- 0,6 %
Minerais et déchets pour la métallurgie	1.580,2	1.781,7	+ 12,8 %
Produits métallurgiques	1.762,9	1.713,7	- 2,8 %
Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	312,8	339,9	+ 8,7 %
Engrais	207,7	209,3	+ 0,8 %
Produits chimiques	489,4	479,5	- 2,0 %
Machines, véhicules, produits manufacturés et transactions diverses	1.137,8	1.262,0	+ 10,9 %
Totaux	7.693,8	8.049,3	+ 4,6 %



Envois de détail: un nouveau projet

Dans le domaine des envois de détail, la tendance à la baisse observée en 1988 s'est poursuivie en 1989. Le secteur des colis postaux est responsable des huit dixièmes du recul global (17 %) du nombre d'envois. Il faut y voir l'effet prolongé de la politique tarifaire instaurée en 1988 pour mieux rémunérer le traitement des envois de faible poids.

On notera que les recettes n'ont diminué que de 6 % et que 206 nouveaux contrats ont été conclus.

La baisse des recettes est largement compensée par la réduction des coûts consécutive aux mesures de réorganisation appliquées dans l'ensemble du service. Rappelons à cet égard que l'activité a été, en trois phases successives, concentrée sur 13 centres routiers, au lieu de 24 précédemment. Une nouvelle organisation de transport entre ces centres a été mise au point. Les relations directes, assurées de nuit,

évitent les transbordements; elles procurent une accélération du transport et une diminution des risques d'avaries. La restructuration géographique est ainsi achevée.

Les cellules de vente ont été installées dans les centres routiers mêmes et l'accessibilité de ces derniers par la clientèle doit être améliorée.

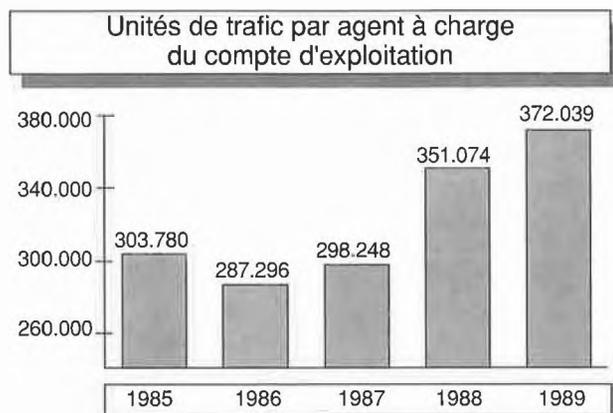
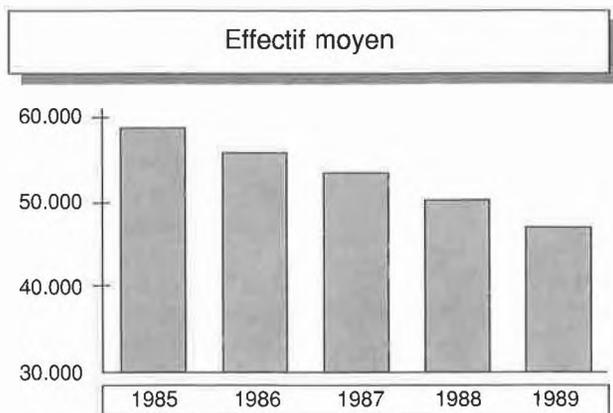
Cette réforme fondamentale débouche sur une meilleure affectation des moyens en personnel et en matériel grâce à l'utilisation optimale de la capacité disponible.

La démarche commerciale sera encore affinée, notamment par la définition d'une identité d'entreprise, indispensable sur le marché des envois de détail, et l'élaboration de produits et de services nouveaux, dans l'esprit du concept global de distribution physique.

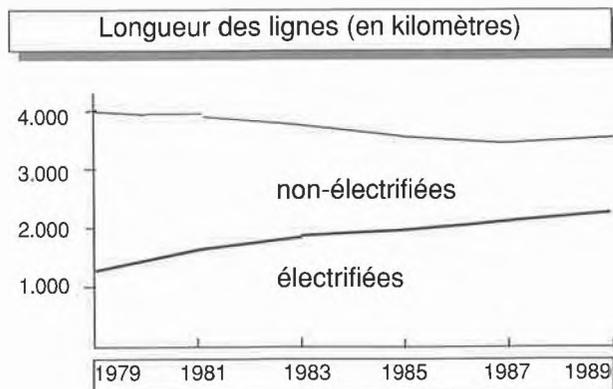


L'effectif du personnel

L'effectif du personnel a été en 1989 réduit de 49.701 à 46.703 unités. L'offre de prépension au personnel statutaire et temporaire a accru la diminution due aux départs naturels. En outre, des membres du personnel temporaire ont été transférés à la Régie des Postes. La SNCB a par ailleurs ouvert des possibilités de congé de disponibilité pour ses agents statutaires et de congé préparatoire à la retraite pour ses agents âgés de plus de 55 ans.



L'infrastructure en quelques chiffres



Le 31 décembre 1989, le réseau ferroviaire belge comptait 3.513 kilomètres de lignes, dont 2.797 destinés à tous les trafics, et 716 réservés aux seuls transports de marchandises. Cela correspond à une diminution de 41 kilomètres par rapport à 1988.

Au total, 2.267 kilomètres de lignes sont électrifiées. La circulation à 120 km/h ou plus est autorisée sur 2.019 kilomètres, et 2.226 kilomètres, soit 63 % du réseau, sont équipés du blok automatique.



Le matériel roulant

L'adaptation du parc de matériel roulant aux besoins précis du trafic se poursuit.

Les véhicules les plus anciens sont systématiquement modernisés ou remplacés et de nouveaux types font leur apparition sur le réseau.

Ainsi, vingt-deux automotrices pour trafic "L", du type 89, sont entrées en service. Et dix wagons-grues ont été livrés.

Quinze voitures internationales I 6 ont été transformées en voitures-couchettes de très bon confort; quatre voitures internationales I 4 de 1^{ère} classe ont été adaptées en 2^{ème} classe, et des voitures M 4 du service intérieur ont été transformées pour la circulation en rames réversibles. Plus de trois cents wagons à marchandises ont également été transformés.

La SNCB a par ailleurs passé commande de dix-sept automotrices "L" 89 et de soixante voitures intermédiaires pour automotrices "break". En outre, la SNCB a signé avec la SNCF et British Rail le contrat d'achat de trente rames TGV Transmanche; elle en possédera trois en propre.

Au 31 décembre 89, le parc de matériel roulant se présentait comme suit:

- locomotives:
 - 381 électriques;
 - 287 diesel;
 - 332 de manoeuvre;
 - 45 locotracteurs;

- matériel à voyageurs:
 - 670 automotrices électriques, dont 44 quadruples;
 - 25 autorails et 7 remorques pour autorails;
 - 1.513 voitures de service intérieur;
 - 330 voitures internationales;
 - 39 fourgons à bagages;
 - 3 voitures-génératrices;

- matériel à marchandises:
 - 28.973 wagons commerciaux, non compris les wagons loués et le matériel privé;
 - 2.888 wagons de service.

STAR 21: l'avenir de la SNCB

STAR 21 (Spoor Toekomst, Avenir du Rail) est un plan global de développement à long terme des chemins de fer belges, et un élément de réponse aux besoins que fera naître la croissance de 35 à 40 % de la mobilité des personnes et du volume de marchandises à transporter au cours des prochaines décennies.

Options nécessaires

Le secteur des transports génère, on le sait, des effets négatifs sur notre environnement naturel et humain: il utilise d'importants espaces, consomme beaucoup d'énergie, pollue l'atmosphère et provoque de nombreux accidents. Dans ces domaines, le chemin de fer présente toutefois de nets avantages par rapport aux autres modes de transport. Dès lors, une politique visant à accroître l'utilisation du train ne peut qu'être bénéfique pour la sauvegarde de l'environnement. Dans son plan STAR 21, la SNCB expose les options qu'elle estime nécessaires pour rencontrer ces objectifs et souligne que ses efforts pour accroître l'utilisation du train devront aller de pair avec des engagements précis des autorités publiques, au bénéfice des collectivités dont elles gèrent le bien-être.

Une offre "encourageante"

Pour encourager l'utilisation du train, il faut offrir des vitesses élevées sur longues distances, des dessertes fréquentes sur courtes distances, des gares accueillantes, un matériel roulant confortable et une bonne complémentarité avec les autres modes de transport. La SNCB propose dès lors de développer une offre comprenant:

- un réseau de trains internationaux à grande vitesse;
- un réseau interville desservi par trains IC + sur les grandes relations et trains IC sur les autres relations;
- un réseau suburbain autour de Bruxelles et éventuellement d'Anvers et de Liège;
- aux heures d'affluence, des trains supplémentaires en renforcement des services de base.

Des mesures "externes"

En matière d'aménagement du territoire, les pouvoirs publics devront favoriser les conditions de vie dans le centre des villes ainsi que le développement des zones d'habitat et des centres commerciaux, administratifs et industriels à des endroits facilement accessibles par transport en commun.

De même, il conviendra de revoir les règles de déductibilité des charges professionnelles au titre de frais de déplacement: dans le système actuel, celui qui utilise le train ne peut généralement pas déduire des montants aussi importants que s'il utilisait sa voiture.

Le fret: surtout international

En transport de marchandises, à l'heure actuelle, la SNCB est très présente dans les transports pondéreux, mais fort peu dans les secteurs des produits agricoles, des matériaux de construction et des engrais.

Selon les perspectives, les transports de pondéreux diminueront à long terme. En revanche, le transport international des produits non pondéreux pourra pratiquement doubler d'ici 2010, notamment

grâce au développement très rapide du transport combiné (conteneurs et rail-route).

Équipement et coopération

Ici aussi, l'offre de service doit être améliorée et mieux soutenue par des actions commerciales plus poussées. La coopération internationale devra par ailleurs être intensifiée, entre autres par l'intégration des plans de transport nationaux des réseaux et le développement de communautés d'intérêts.

Les objectifs de STAR 21 concernent l'équipement des gares en moyens modernes et en possibilités de stockage, et la constitution d'un réseau de base prévu pour des vitesses de 100 à 120 km/h à une charge de 22,5 tonnes par essieu. Les gares à équiper seront choisies dans des zones génératrices de trafic et les axes du réseau relieront les ports, les bassins industriels actifs et les points frontières performants.

Distribution physique

Des initiatives seront prises également dans le domaine des envois de détail, en vue d'offrir de nouveaux services et des produits attractifs dans le cadre du concept de la distribution physique. Les efforts porteront particulièrement sur les délais de livraison et la fiabilité.

50 % de plus

La concrétisation des principes énoncés devrait permettre - pour autant que les conditions "externes" soient remplies - à la SNCB d'augmenter son trafic de 50 % dans chacun de ces segments au cours des vingt prochaines années. Le plan STAR 21 englobe la réalisation du projet TGV: la participation belge au réseau européen de trains à grande vitesse ne se conçoit pas sans un remodelage du service intérieur.

Investir avec la collectivité

D'importants travaux devront être réalisés pour atteindre les objectifs fixés: construction de lignes nouvelles, adaptation et renforcement de l'infrastructure sur la plupart des grands axes pour accroître la vitesse des trains, création de voies nouvelles sur les tronçons les plus chargés. Des matériels roulants nouveaux devront aussi être acquis.

L'importance des investissements suppose que des priorités soient établies et que les pouvoirs publics participent de façon substantielle à leur financement. Le plan STAR 21 est donc un projet qui associe intimement l'entreprise ferroviaire et les autorités garantes de l'intérêt général, dans le cadre d'une politique des transports lucide et cohérente.

