



En 1987, la croissance économique dans l'ensemble des pays industrialisés s'est

poursuivie au même rythme que l'année précédente. Elle s'est toutefois légèrement ralentie dans la CEE. En Belgique, l'augmentation du produit intérieur brut à prix constants s'est situé aux environs de 1,7 % et l'augmentation moyenne de l'indice des prix à la consommation a été de 1,6 %. Le recul du chômage s'est poursuivi et a porté sur environ 12 000 unités. Suite à certaines mesures, le besoin net de financement des Pouvoirs publics est passé de 11 % du PNB en 1986 à environ 9,3 % en 1987.

NOTRE SOC

STRUCTURES DE LA SOCIÉTÉ

Les réformes de structure de la Société décidées par le Conseil en janvier ont été mises en œuvre au cours de l'année 1987. Ces réformes visaient l'Administration centrale désormais constituée, outre ses services généraux, de 5 départements et les directions régionales réparties en 5 districts. Les



En 1987, le trafic total a accusé une augmentation de 0,3 % par rapport à l'année précédente.

Le trafic des envois de détail transporté et le nombre d'expéditions ont tous deux régressé.

SNCB

ETE EN 1987

services généraux qui regroupent les attributions ayant l'ensemble du réseau pour champ d'application, sont subdivisés en cellules.

TRAFIC

En 1987, le trafic total (voyageurs et marchandises) a atteint 13 536,4 millions d'unités de trafic (voyageurs - kilomètres et tonnes-kilomètres), soit + 0,3 % par rapport à 1986.

Cette évolution est toutefois différente suivant la nature du trafic car le trafic voyageurs a progressé de 3,3 % alors que le



trafic des wagons complets a régressé de 2,1 %.

VOYAGEURS

Par rapport à l'exercice 1986, le trafic, exprimé en voyageurs-kilomètres, a augmenté de 201 millions d'unités. L'augmentation du trafic avec billets en service intérieur s'est produite essentiellement en trafic à prix réduit, le trafic avec billets à prix plein ayant régressé. Cette régression a toutefois été compensée par l'augmentation du nombre de voyageurs à prix réduits.

En octobre, l'action promotionnelle (organisée sur 2 journées) en faveur des transports publics (TTB) a été mise sur pied pour la cinquième fois et a remporté un grand succès. L'augmentation du trafic international s'est manifestée tant pour les billets à prix plein que pour ceux à prix réduit. Toutefois, l'accroissement du trafic à prix réduit est nettement supérieur à celui à prix plein. D'autre part, la vente des billets de 2^e cl. a progressé alors qu'en première classe, on notait un léger recul. Le trafic des voyageurs titulaires d'un abonnement a augmenté de plus de 2 %.

MARCHANDISES

En 1987, la croissance économique s'est poursuivie au même rythme que l'année précédente pour l'ensemble des pays industrialisés. Elle s'est manifestée différemment selon les pays. En Belgique, la croissance a été inférieure à celle constatée en moyenne dans la CEE. Les dépenses intérieures ont évolué moins favorablement que dans les autres pays mais les exportations ont progressé plus rapidement que dans la plupart des autres Etats membres. Les divers secteurs d'activité concernant le transport de marchandises ont évolué en sens

divers. Le montage d'automobiles a atteint en 1987 un record historique et la sidérurgie un remarquable regain d'activité depuis le mois de septembre. La production du charbon de Campine a nettement reculé suite aux restructurations du secteur, ce qui a entraîné un accroissement des importations.

L'industrie chimique a accru sa valeur ajoutée, mais la demande d'engrais chimiques a été faible. Les raffineries de pétrole n'ont plus connu cette année la croissance exceptionnelle de 1986.

Le transport de marchandises par chemins de fer (en T/km) a diminué mais le nombre de tonnes transportées est en légère augmentation, ce qui implique une diminution de la distance moyenne parcourue. La nette augmentation du transport de produits agricoles est imputable, principalement, au trafic de céréales en provenance et à destination de la France, en transit vers les Pays-Bas et en service intérieur. Après une diminution constatée au cours du premier semestre, le transport de fruits et légumes s'est stabilisé pendant la 2^e période de l'année. L'augmentation des exportations de bois vers l'Allemagne, la France et l'Italie a nettement compensé la régression du trafic intérieur. La reprise du trafic de produits alimentaires et d'aliments pour bétail, enregistrée au cours des deux derniers trimestres, provient essentiellement du développement du transport de sucre allemand vers les ports belges et l'importation de graines oléagineuses en provenance de France.

La régression du trafic des combustibles constatée depuis 1985, s'est prolongée jusqu'à la moitié de l'année dernière. La diminution du trafic intérieur a été compensée par un accroissement des importations de charbon allemand ainsi que des importations maritimes. Les exportations à destination de la France et du grand-duché de Luxembourg se

sont redressées au cours de la deuxième période de l'année, alors que le transit à travers notre pays, continuait à chuter. Le transport de coke s'est situé au même niveau qu'en 1986.

En ce qui concerne les produits pétroliers, on constate une nette diminution du trafic de produits légers d'Anvers vers la Suisse et la France et des exportations de produits lourds vers la France et le grand-duché de Luxembourg; le trafic intérieur a suivi la même tendance. Le transport de minerais, exprimé en tonnes transportées a augmenté, alors que le nombre de tonnes-kilomètres correspondant diminuait.

Alors que le trafic intérieur entre les installations de la sidérurgie wallonne ainsi que l'exportation maritime et le trafic en transit entre Anvers et l'Allemagne se sont accrus, les exportations vers les Pays-Bas et le grand-duché de Luxembourg de même que les transports provenant de France et du grand-duché de Luxembourg vers les ports belges ont régressé. Le transport de tubes d'acier belges et français à destination d'Anvers accuse une forte chute. A partir du 2^e trimestre, le transit de métaux non ferreux entre les pays-Bas et la France s'est considérablement développé, tandis que le transport de fonte en fusion s'est maintenu au niveau élevé de 1986. Le recul du trafic de matériaux de construction et des produits de carrière a été quasi général. Seul, le transport de sable a conservé le niveau atteint en 1986. Le transport de produits chimiques, d'engrais, de plastiques et de carbonate de sodium a également régressé. En ce qui concerne les gaz, les transports intérieurs de même que les importations des Pays-Bas ont évolué favorablement. Dans le groupe des produits divers, le trafic des conteneurs a connu une forte progression, spécialement pour les transports entre Zeebrugge et Anvers, les exportations maritimes et les trafics à destination ou en provenance de l'Italie. L'exportation d'autos et de pièces détachées vers l'Allemagne, l'Italie et la France, de même que l'exportation maritime et le transit entre l'Allemagne et les ports belges, ont fortement progressé. Le trafic combiné « rail-route » s'est également développé par voie terrestre entre la Belgique et l'Italie, dans les 2 sens et par voie maritime; cependant, on a noté une diminution du trafic entre la Belgique et l'Espagne.

En 1987, le trafic des envois de détail (exprimé en T), transporté a diminué de 3,3 % alors que le nombre d'expéditions enregistrait un léger recul de 1 %. La régression est plus importante dans le trafic international qu'en trafic intérieur.

En 1987, le trafic intérieur comportait 91,2 % des expéditions totales; la part du trafic international était de 8,8 %.

MOYENS TECHNIQUES

INFRASTRUCTURE

Au 31 décembre 1987, les lignes totalisaient une longueur de 3 568 km, dont 2 829 km utilisés pour le trafic des voyageurs et des marchandises. La longueur des lignes électrifiées était de 2 200 km soit 44 km de plus qu'en 1986.

Fin 1987, 2 070 km étaient équipés du système de bloc automatique, contre 2 043 km fin 1986. Les lignes aménagées pour des vitesses égales ou supérieures à 120 km atteignent 1 922 km.

En 1987, la traction électrique a été mise en service sur la ligne Courtrai - Ypres - Poperinge. Des travaux liés à l'électrification étaient encore en cours sur un certain nombre de lignes déjà parcourues par des trains électriques, notamment, la construction et la modernisation de gares et bâtiments de service, de postes de signalisation et de sous-station de traction, la suppression de passages à niveau, la construction d'ouvrages d'art etc, ...

53 passages à niveau ont été supprimés dont 43 passages non gardés, 2 passages gardés et 8 passages privés. Les passages inférieurs situés à Charleroi, La Rochette, Liège, Trooz et Zottegem ont été terminés. A Anvers-Schijnpoort, les travaux concernant la pose de voies vers Anvers-Dam, la construction de murs de soutènement et de nouvelles voiries et la modernisation d'un passage inférieur se poursuivent. La Société a construit, pour le compte de tiers, un passage supérieur à Vaux-sous-Chèvremont et renouvelé la superstructure d'un passage inférieur à Namèche. D'autres travaux sont en cours à Bruges, Malines-Nekkerspoel, Nevele-Landegem, Nimy, St-Hubert et Zottegem.

Dans le port d'Anvers, la 4^e phase des travaux d'extension des installations ferroviaires, côté nord de la darse Delwaide, est terminée; la liaison directe avec la gare de formation d'Anvers est en service. Le nouveau bâtiment de service, côté sud de la darse Delwaide est achevé et les bâtiments des postes de sectionnement, à la bifurcation Schijn, et de la nouvelle sous-station de traction de Walenhoek sont achevés. Au port de Gand, les travaux de repose des voies, nécessités par la rénovation des darses se poursuivent tandis que la 1^{re} phase de l'achèvement de l'équipement ferroviaire de la darse sud de Zeebrugge est prévu pour 1988. D'importants travaux ont également débuté dans le but de renforcer la sécurité du trafic et d'améliorer les services de signalisation. Au cours de l'exercice, le nombre total de postes de signalisation a été réduit de 21 unités (sur un total de 531 postes). De nouveaux postes ont toutefois été mis en service à Gand St-Pierre (côté côte) et à Halle. La commande à distance et l'annonce automatique des trains ont été mises en service sur la ligne Louvain

La longueur des lignes électrifiées s'établit en 1987 à 2 200 km.

Les efforts importants consentis par la Société à l'occasion d'investissements en matériel roulant ont permis d'intégrer de nouvelles voitures internationales dans les relations internationales les plus importantes.

Le transport ferroviaire entre centres routiers a été réorganisé et dans le domaine du camionnage le nombre de secteurs a été réduit de 40 unités.

— Hasselt et toutes les opérations sont centralisées à Aerschot.* Des systèmes d'annonce automatique des trains ont été installés à Fleurus, Gand St-Pierre, Halle et Lierre et de nouveaux tableaux d'affichage des horaires, commandés par ordinateur et des installations de sonorisation ont été mis en service à Bruxelles Nord. La sous-station de traction d'Ypres a été mise en service et les travaux d'équipement de celle de Jurbiise et de Sart-Bernard se poursuivent. A Haacht, le poste de sectionnement est en service. Des câbles téléphoniques ont été placés entre Audenarde et Courtrai, Bruges et Lichtervelde, Termonde et Malines. Un nouveau central téléphonique a été installé à Etterbeek. La fourniture de systèmes TBL (transmission-Balise-Locomotive) destinés à remplacer le « crocodile-brosse », soit 850 équipements de sol et 60 équipements de bord se poursuit. En 1987, la SNCB en a équipé 150 signaux, 25 locomotives et 12 automotrices. L'année écoulée a vu un renouvellement de 460 km de rails dans les voies principales, de 96 appareils de voie, de 297 000 traverses et le ballast a été renouvelé ou criblé sur 139 km de voies. Dans les voies accessoires, les travaux correspondants concernent 88 km de rails, 92 000 traverses, 151 appareils de voie et 41 km de ballast. Outre les gares de Silly et de Zele qui ont été construites dans le cadre des travaux d'électrification, il faut mentionner d'autres réalisations :

- L'aménagement ou l'agrandissement d'une aire de parcage à Hasselt;
- La création d'une gare d'autobus à Grammont;
- La mise en service d'équipements automatiques de nettoyage du matériel roulant (car-wash) à Courtrai, Liers et Louvain.

MATERIEL

En 1987, la SNCB a mis en service 20 locomotives électriques (type 21), 53 voitures internationales (RIC, type I10), 62 voitures à 2 niveaux (M5), 153 wagons pour le transport de tôles en rouleaux (shimms) et 100 wagons pour le transport de conteneurs (Sggs). Parmi les commandes passées les années précédentes, les livraisons suivantes sont encore attendues : 7 locomotives électriques (type 21); 35 automotrices électriques « L » (type 86); 42 voitures internationales (RIC, type I10); 2 voitures à 2 niveaux (M5). En 1987, 13 wagons-grues diesel - hydrauliques ont été commandés.

EXPLOITATION

PARCOURS DES TRAINS

Les parcours des trains de voyageurs sur le réseau belge ont augmenté de 2,3 %; le secteur marchandises enregistre toutefois une

régression de 0,3 %. La part de la traction électrique, en trafic voyageurs, s'est élevée à 86,5 % (83,2 % en 1986) et à 55,0 % pour les marchandises (53,8 % en 1986). Au 31 mai, les meilleurs relations internationales ont été reprises dans le réseau Euro-City (EC, réseau européen de trains internationaux à grande vitesse, offrant un confort élevé).

Les efforts importants consentis par la Société à l'occasion d'investissements en matériel roulant ont permis d'intégrer, dès cette année, de nouvelles voitures internationales dans les relations internationales les plus importantes : Amsterdam — Anvers — Bruxelles et Ostende — Bruxelles — Cologne. Dans la mesure du possible, l'offre de transport a été adaptée aux besoins de la clientèle. Quelques lignes de moindre importance ont été mises hors service; d'autres ont été remises en service. Les cours à marchandises ont également été adaptés aux besoins de la clientèle. La deuxième phase du plan « TOP » a débuté en mai 1987. Elle a pour but l'amélioration de la fluidité du trafic international de marchandises, par la mise en service de trains directs entre les réseaux, sans arrêt aux points frontières. Diverses mesures de rationalisation ont été prises dans le domaine des envois de détail. Le nombre de centres routiers est resté inchangé alors que six gares à faible trafic ont été fermées aux envois de détail. Le transport ferroviaire entre centres routiers a été réorganisé et dans le domaine du camionnage, le nombre de secteurs a été réduit de 40 unités. L'ensemble de ces mesures avait pour objectif la réalisation d'économies, tout en maintenant la qualité de service et, notamment, les délais de livraison jour A/jour B pour les envois commerciaux.

PUBLICITE ET PROSPECTION COMMERCIALE

Une campagne de promotion a été menée par le biais de la télévision, de la radio, de la presse locale et d'affiches. Un dépliant renseignait, pour chaque région, les principaux horaires ainsi que les prix de quelques types d'abonnements. La prolongation de la durée de validité des billets week-end au cours de la période de fin d'année a été annoncée au moyen de prospectus, de publicités dans la presse et d'affiches. l'attention des voyageurs internationaux a été attirée sur les formules particulièrement intéressantes telles qu'« Interail » et « Rail Europ Senior ». La SNCB a participé à une vingtaine de foires et salons de vacances.

TARIFS

Voyageurs et bagages

Aucune modification tarifaire n'est intervenue. La durée de validité des billets aller-retour a

* Un article sur la nouvelle cabine de signalisation d'Aerschot est d'ailleurs publié dans ce numéro.

été prolongée jusqu'à 3 jours calendrier. Un nouveau type d'abonnement pour l'agglomération anversoise a été introduit au 1^{er} juin 87. La carte B-Tourrail, qui permet au voyageur de circuler dans toute la Belgique pendant 5 jours au choix dans une période de 17 jours, a été introduite. De nouvelles formules tarifaires ont été instaurées pour les billets touristiques aller-retour tandis qu'un autre système de promotion, essentiellement destiné aux jeunes, a été introduit pour certains jours ouvrables au cours des vacances estivales. Cette formule a permis aux jeunes de voyager gratuitement en compagnie d'une personne payant le tarif normal. Les tarifs des voyages de groupes ont également été adaptés.

Le 1^{er} novembre 1987, le tarif TEV (Tarif Européen Voyageurs), valable sur les réseaux ferroviaires français, britannique, luxembourgeois, suisse, italien, irlandais et belge a été majoré de 6 %. Aucune augmentation n'a été répercutée pour les billets vendus en Belgique. Les nouvelles dispositions pour les trains « Eurocity » (EC) sont entrées en vigueur à la date du 31 mai 1987. En général, un supplément est obligatoire sur les EC Paris-Bruxelles-Amsterdam ainsi que sur le train « Memling (Ostende-Cologne) ». L'usage des trains EC « Molière », « Gustave Eiffel » et « Parsifal » circulant sur la ligne Cologne-Liège-Paris ne requiert le paiement d'un supplément, que sur le parcours allemand. Le 1^{er} novembre 87, le supplément pour les voitures-lits a augmenté de 6,5 % ; le supplément pour les voitures-couchettes est resté inchangé. La carte RES (Rail Europ Senior) est à présent également valable pour les hommes de 30 ans et plus. Un tarif spécial de train de nuit à destination de l'Espagne offre une réduction minimale de 25 % qui peut être portée à 50 % pour des petits groupes de 3 à 6 voyageurs. Une excursion hivernale spéciale à destination du Royaume-Uni a été lancée à un prix promotionnel. Les chemins de fer allemands ont introduit, en collaboration avec les chemins de fer autrichiens, la formule « Sparpreis » et « Super-Sparpreis », offrant des réductions substantielles dans le cas de longs parcours.

Marchandises

Les tarifs généraux et spéciaux pour le transport de marchandises par wagons complets sont restés inchangés en 1987. Les tarifs généraux en service intérieur n'ont pas été modifiés.

Les tarifs spéciaux pour le transport de journaux et revues ont augmenté de 1,1 % en juillet. Divers tarifs internationaux bilatéraux ainsi que les taxes douanières ont été adaptés.

Le transport international des colis postaux, baptisé « Europostcolli » a été mis sur pied

pour l'importation en provenance de France, des Pays-Bas, du Royaume-Uni, de Grèce, du Portugal, de Finlande, de Suisse et de Suède, et pour l'exportation vers le grand-duché de Luxembourg et le Danemark. Le tarif « Eurail Express » a été élargi dans les 8 pays participants, notamment, en Belgique, de 14 à 90 gares, avec prise et remise à domicile dans 50 gares.

INFORMATIQUE

L'automatisation des activités et l'extension du matériel informatique ont été poursuivies. L'ensemble des applications traitant de la gestion centralisée du trafic des marchandises a connu quelques développements.

□ Le fichier « plan de correspondance » (afin de prédéterminer la date et l'heure normales d'arrivée d'un wagon) a été mis partiellement en service.

□ L'application « Raileasy », dont le but est d'informer la clientèle en temps réel sur les transports en cours, est opérationnelle ;

□ La détermination de la durée du séjour des wagons du pool Europ sur chaque réseau, se fait désormais automatiquement.

En ce qui concerne l'aspect financier du trafic des marchandises, les procédures informatiques ont été améliorées. Pour le trafic des voyageurs, le développement du système Reselec s'est poursuivi. Ce système vise à une automatisation complète des opérations de vente en trafic international des voyageurs. Il sera également utilisé pour la fourniture de billets, de renseignements et de réservations de places à la clientèle et le décompte avec les réseaux étrangers et les agences de voyages se fera

automatiquement. De plus, des banques de données relatives aux horaires et à d'autres éléments pour l'organisation du service des trains ont été mises en œuvre, tant pour le trafic des marchandises que des voyageurs. Pour la gestion du personnel une nouvelle base de données « pensions » a été mise en service. A noter également que l'automatisation des activités des ateliers centraux se poursuit.

Le système d'exploitation des ordinateurs centraux a été remplacé par une version plus performante afin de pouvoir suivre les évolutions futures, tant du matériel que du logiciel et pour préserver les possibilités d'avenir en matière d'extension de capacité de traitement. Une machine de mise sous pli, couplée à une machine d'affranchissement, a été mise en service pour le post-traitement des factures relatives aux envois de détail. Enfin, 27 ordinateurs individuels ont été livrés en 1987 par le service Informatique à divers services utilisateurs ; ce qui porte à 100 le nombre de PC fournis. □

Le transport international des colis postaux baptisé « Europostcolli » a été mis sur pied en 1987.

Les données du rapport annuel relatives au personnel n'ont pas été reprises dans le présent résumé. Elles feront l'objet d'un article ultérieur, dans lequel nous nous étendrons également sur le bilan des œuvres sociales.