



EURAILCARGO: la définition

Un EURAILCARGO est un vecteur de trafic international

- conventionnel, les marchandises étant chargées dans des wagons;
- diffus, puisque le train comprend des expéditions de divers clients qui ne remettent au transport qu'un petit nombre de wagons;
- direct, qui présente les avantages du train complet: de zone de départ à zone de destination, il ne passe par aucune gare de formation;
- ciblé, car formé pour desservir des zones économiques importantes, sur des axes qui présentent un potentiel de transport intéressant;
- à service complet, vendu pour un prix qui couvre toutes les prestations taillées à la mesure des besoins.

EURAILCARGO est un label décerné à des trains internationaux de qualité

Les normes de qualité centrales sont:

- la régularité: départ quotidien selon un horaire déterminé, remise à destination toujours à la même heure indiquée dans le contrat;
- la rapidité: pas d'arrêt en gares de formation ni en frontière, d'où un acheminement direct performant;
- la fiabilité: le délai de livraison est garanti par contrat; en cas de non-respect imputable à l'opérateur ferroviaire, le client a droit à une indemnité.

EURAILCARGO existe dans un environnement de services appropriés

- la réservation de place garantit le départ des marchandises à la date souhaitée;
- le suivi individualisé permet de prendre toutes les mesures utiles dans l'éventualité d'un accroc;
- l'information au client, en complément du suivi, est prévue pour annoncer l'arrivée d'une expédition ou engager une réaction en cas de déprogrammation;
- la globalité de l'offre, à la mesure du besoin, comprend l'acheminement et tous les compléments indispensables pour décharger l'expéditeur du moindre souci;
- l'assistance administrative est prestée sous forme informatique, qu'il s'agisse d'un logiciel d'information convivial axé sur les trains EurailCargo ou de la formule Edicargo, qui pilote le client en toute sécurité de la phase de la remise au transport à celle de la facturation.



Entre autres avantages, EURAILCARGO permet donc une programmation sûre des expéditions et une organisation du travail fiable aux extrémités du transport.

6 trains EURAILCARGO au service de l'économie belge

- ❑ L'**Interdelta** relie chaque jour ouvrable toute la Belgique directement à une zone de destination qui va de Dijon à Marseille en passant par Lyon et Grenoble. Partant en fin de journée A, les wagons sont remis aux destinataires dans le courant de la journée C. Un Interdelta quitte les zones françaises chaque jour du mardi au vendredi.
- ❑ Le **Scaldo** nous relie quotidiennement à l'Autriche, dans les deux directions. Les wagons partis de Belgique en fin de jour A atteignent Wels le lendemain à 18 heures, Linz, Graz et Vienne le jour suivant tôt matin.
- ❑ Le **Norlink** dessert le Danemark (Copenhague, Kolding, Arhus, Esbjerg, Fredericia, Glostrup), la Suède (Stockholm, Helsingborg, Göteborg, Malmö; Norrköping, Sundsvall) et la Norvège (Oslo, Trondheim). Le voyage dure de 24 à 60 heures selon l'éloignement de la destination en Scandinavie. Deux trains quotidiens quittent la Belgique, un train vient en sens contraire.
- ❑ Le **Belvetic** vise les grands centres suisses (Bâle, Zurich, Genève) et en ramène du fret tous les jours ouvrables. Il ne met pas 40 heures pour parcourir la distance la plus longue.
- ❑ Le **Belalpia** est le spécialiste du sud de l'Allemagne (Munich, Rosenheim, Mühl-dorf) et de l'ouest autrichien (Innsbruck, Villach, Klagenfurt, Salzburg). Une trentaine d'heures suffisent dans la plupart des cas entre la remise au transport et la livraison au destinataire.
- ❑ Le **Carad**, dernier né, met quotidiennement Nuremberg à la portée des industries belges.



CARAD: saut de qualité pour trafic régulier

Dernier né de la famille EURAILCARGO belge, le **CARAD** dessert principalement le sud-est de l'Allemagne: Nuremberg, Bamberg, Regensburg, Bayreuth, Plattling, Augsburg.

Les wagons sont pris en charge à Charleroi, Gand, Bruxelles, Anvers et Liège. Ils sont concentrés à Montzen, d'où le train prend le départ chaque nuit à 4 heures. Dès 13 heures, arrivés à Nuremberg, ils sont dirigés vers leurs différentes destinations finales pour la remise aux clients dans les conditions prévues par contrat.

Le **CARAD** emmène également des wagons qui poursuivent en Tchéquie. Cet acheminement complémentaire se fait hors label EurailCargo mais présente néanmoins d'incontestables avantages de rapidité et de fiabilité pour les expéditeurs belges.

Les échanges avec le marché allemand ont cette particularité de présenter un déséquilibre en volume. Les quantités à transporter de Belgique vers l'Allemagne sont sensiblement supérieures à celles qui voyagent en sens inverse. La mise en place d'un outil de qualité tel que **CARAD** donne aux opérateurs ferroviaires l'espoir de pouvoir rééquilibrer et atteindre un taux d'occupation maximal stable dans les deux sens.

Avant la mise en service commercial le 3 juin dernier, le **CARAD** a vécu une période de rodage à pleine capacité.

En pratique, des expéditions jusqu'alors réalisées en régime ordinaire ont été transférées en régime EURAILCARGO. Les trains ainsi formés ont roulé quotidiennement à pleine charge sans variation de prix et à la satisfaction de tous les expéditeurs concernés.

Il s'agit d'un saut de qualité pour le trafic "ordinaire", qui préfigure une évolution globale de l'offre des entreprises ferroviaires dans l'optique d'un niveau de qualité élevé et constant. D'autres liaisons régulières, aujourd'hui privées du label parce qu'une des normes de qualité ne peut être garantie, pourraient connaître une progression comparable.



Avec CARAD, la SNCB poursuit dans la nouvelle voie

Dernier né de la famille **EURAILCARGO** belge, le **CARAD** dessert principalement le sud-est de l'Allemagne autour de Nuremberg. Comme les 5 **EURAILCARGO** précédents, c'est un train international direct de qualité (d'où le label qu'il porte) destiné aux expéditions de quelques wagons seulement par client. Le **CARAD** présente l'avantage précieux entre tous d'une garantie de livraison (inscrite dans le contrat) qui favorise la programmation fine des envois au bout de la chaîne de production.

Le **CARAD** emmène également des wagons qui poursuivent en Tchéquie. Cet acheminement complémentaire se fait hors label EurailCargo mais présente néanmoins d'incontestables avantages de rapidité et de fiabilité pour les expéditeurs belges.

Les échanges avec le marché allemand ont cette particularité de présenter un déséquilibre en volume. Les quantités à transporter de Belgique vers l'Allemagne sont sensiblement supérieures à celles qui voyagent en sens inverse. La mise en place d'un outil de qualité tel que **CARAD** donne aux opérateurs ferroviaires le potentiel pour atteindre un taux d'occupation maximal stable dans les deux sens.

Avant la mise en service commercial le 3 juin dernier, le **CARAD** a vécu une période de rodage à pleine capacité. Des expéditions jusqu'alors réalisées en régime ordinaire ont été transférées en régime **EURAILCARGO**. Les trains ainsi formés ont roulé quotidiennement à pleine charge sans variation de prix et à la satisfaction de tous les expéditeurs concernés.

Il s'agit d'un saut de qualité pour le trafic "ordinaire", qui préfigure une évolution globale de l'offre des entreprises ferroviaires dans l'optique d'un niveau de qualité élevé et constant.

La SNCB poursuit ainsi dans la ligne de renouveau qui comprend également l'ouverture de plates-formes multifonctionnelles, la réalisation d'un suivi individuel 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, ainsi que l'assistance des clients dans leur travail administratif.

Ces nouveautés, associées à une restructuration des services, visent à doter l'entreprise des qualités nécessaires pour affronter toutes les formes de concurrence présentes sur le marché et à l'intérieur même du mode ferroviaire.



Le renouveau du rail porte ses fruits

Une croissance constante caractérise l'évolution des formules **EURAILCARGO** proposées par la SNCB à sa clientèle du trafic conventionnel diffus. Après le lancement de l'Interdelta en 1986, les entreprises ferroviaires ont vu - dans les chiffres - se concrétiser les espérances mises dans les offres de haute qualité.

Au même titre que le transport intermodal, le créneau des trains de zone à zone avec délai garanti constitue une voie de progression pour les opérateurs ferroviaires traditionnels.

Le concept de ce renouveau du rail porte en lui deux avantages pour l'opérateur: une excellente maîtrise des coûts et un niveau de performance commerciale élevé. Les clients trouvent également leur avantage dans ces formules qui favorisent une programmation fine des transports dans un contexte de fiabilité totale (le suivi n'étant pas le moindre des atouts EurailCargo).

Les statistiques récentes, détaillées dans notre tableau, appellent quelques remarques et donnent des indications intéressantes:

1. le niveau de progression 94/95 des EC Belvetic et Belalpia est dû au fait qu'en 1994, ces offres n'ont été commercialisées que pendant 7 mois;
2. de 93 à 94, le trafic des EC Scaldo, Norlink et Interdelta a progressé de 15 %;
3. sans les grèves en France à la fin de 1995, le trafic Interdelta aurait enregistré une (légère) progression dans les deux sens;
4. on peut considérer que la progression annuelle globale des trains existants dans des conditions normales s'établit entre 10 et 15 %.



Les scores récents des 5 premiers EurailCargo
(tonnage brut transporté)

	1993	1994	1994/1993	1995	1995/1994
Scaldo Belgique-Autriche	222.150	293.493	132%	347.600	118%
Scaldo Autriche-Belgique	204.476	301.220	147%	333.795	111%
Belvetic *		126.046	-	203.984	162%
Belalpia *		107.579	-	194.237	181%
Norlink Belgique-Scandinavie	247.336	286.822	116%	356.625	124%
Norlink Scandinavie-Belgique	72.090	158.597	220%	163.523	103%
Interdelta Belgique-France	575.389	521.390	91%	480.647	92%
Interdelta France-Belgique	301.832	314.894	104%	271.031	86%
	1.623.273	2.110.041	130%	2.351.442	111%

* 7 mois en 1994

** 7 mois en 1993