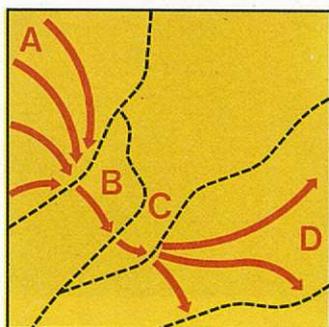


TEEM: un réseau marchandises efficace



Pour l'acheminement international des marchandises par train, l'obligation première des réseaux consiste à diriger au plus vite les wagons vers les points frontières adéquats, afin de limiter strictement le délai total d'expédition.

Ainsi, des chargements destinés au pays D effectuent leur parcours en quelque sorte par sauts de mouton. Ils sont expédiés en premier lieu vers le point frontière A/B.

Après triage, ils se dirigent vers C/D où ils seront intégrés dans un convoi à destination de leur point terminal. Notre schéma montre cette chaîne de transport.

L'absence de concertation entre réseaux voisins fait peser sur cette méthode un certain handicap : retards, malentendus, etc.

Une première étape de progrès consistait à coordonner les mouvements de et vers les gares frontières. Elle se dessina dans les années 30. Le conflit 39-45 et le difficile après-guerre freinèrent sérieusement les initiatives en vue d'une meilleure organisation du trafic international. Et la situation perdura jusque vers 1955.

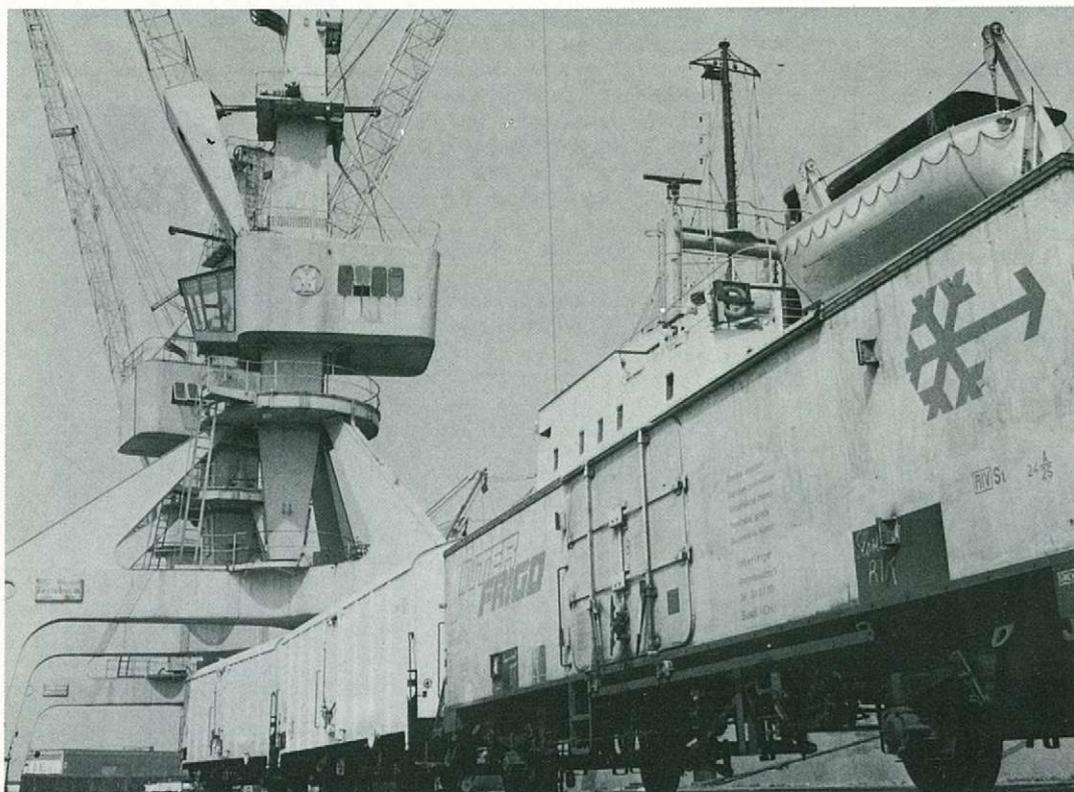
A partir de cette année, grâce au redressement industriel, en de nombreuses zones de production,

les chargements atteignirent un niveau suffisant pour que les réseaux forment chaque jour des trains complets à destination des zones de consommation éloignées. De là l'idée de relier ces deux pôles — production, consommation — directement et vite. Le projet se concrétisa en 1960 lorsque 18 administrations ferroviaires — presque tous les réseaux européens, parmi lesquels la SNCB — décidèrent en commun de créer un réseau de transport de marchandises efficace et de l'appeler TEEM: Trans Europ Express Marchandises.

Le but originel n'était pas de mettre en circulation beaucoup de trains mais de créer des relations **de qualité** capables de concurrencer la route sur deux plans: la régularité et la vitesse commerciale (rapport entre la durée totale du départ à l'arrivée et la distance totale parcourue).

Le premier TEEM prit le départ le 28 mai 1961. Cinq ans plus tard, le réseau comportait 87 relations.

TEEM



Cette extension rapide avait permis entre autres de préserver la position du chemin de fer face à l'expansion éclair du transport routier international. Aujourd'hui, 132 relations offrent à la clientèle un large choix de possibilités et deux avantages primordiaux: un franchissement des frontières très rapide et une livraison immédiate à l'arrivée.

Ce réseau serait plus dense encore si certaines catégories de marchandises n'étaient pas remises au transport par système «rail-route». Le container et le «kangourou» disposent en effet de relations bien organisées. Les deux réseaux, en fait, sont complémentaires: les techniques de transport différent, tout comme les opérations terminales et les relations n'aboutissent pas dans les mêmes gares.

Plus que jamais, le chemin de fer doit aujourd'hui offrir un service commercialisable, autrement dit, un service qui répond exactement aux besoins de sa clientèle et

donne toutes les garanties de bonne réalisation. C'est là que réside le meilleur argument en faveur des TEEM. Leur rapidité d'acheminement — qui les rend compétitifs — permet une rotation accélérée du matériel ferroviaire et donc une meilleure rentabilité de celui-ci.

Un point noir au tableau: ce réseau ne trouve pas son utilisation optimale. La clientèle le connaît peu et ne s'en sert donc pas beaucoup.

Caractéristiques des TEEM

1. La vitesse commerciale atteint 45 km/h.
2. Pour être admis dans ces trains, les wagons doivent être aptes à rouler à 100 km/h (régime «S»). Leur chargement ne peut excéder les limites prescrites. Les indications utiles à cet effet figurent dans un tableau au flanc des wagons.

3. La charge totale du train est limitée à 1.000 tonnes pour 100 essieux, ce qui garantit un freinage efficace.

4. L'arrêt dans les gares frontières est limité à deux heures. A quelques exceptions près, les wagons doivent d'ailleurs être dédouanés au départ. L'arrêt est prévu pour l'approvisionnement des animaux en nourriture, le rechargement de glace dans les wagons frigorifiques, etc.

5. Sont admises, à l'exclusion des chargements massifs:
— les marchandises dont la nature exige un transport rapide;
— les marchandises spécialement visées par le transport routier;

— les denrées périssables.
6. Aucun supplément de prix n'est appliqué.

Conseils utiles aux expéditeurs

1. Prenez contact avec un agent qualifié de la gare de départ. Plus que quiconque il pourra vous aider.
2. Ne chargez vos marchandises qu'en wagons «S».
3. Respectez les limites de charge.
4. Ne dépassez pas les délais de chargement prévus.
5. Remettez à temps les documents utiles — transport et douane.

Ces cinq conseils élémentaires sont votre assurance «transport réussi».

Toutes les informations complémentaires et tous les horaires que vous aimeriez connaître sont à votre disposition:

- dans les agences commerciales de la SNCB.
- à la Direction de l'Exploitation, bureau 13.42/section 6, rue de Louvain, 21, 1000 Bruxelles, tél. 02/5131870, p. 3172.
- dans les gares concernées.

TEEM

Relations TEEM de et vers la Belgique

A l'exportation

de Zeebrugge	via Montzen vers	La Suisse et au-delà	a
Gand		L'Allemagne du sud	b
Bruxelles		et au-delà vers l'est	
Anvers			
de Zeebrugge	via Luxembourg vers	la Suisse et au-delà	c
Gand			
Bruxelles			
Anvers			
de Bruxelles	directement vers la Suisse		d
	(tout spécialement pour le transport de chicons)		

A l'importation

— les mêmes relations qu'à l'exportation (a, b, c)	
— du sud de la France vers Bruxelles et Anvers	e
— d'Espagne vers Bruxelles (oranges)	f
— de Scandinavie et d'Allemagne du nord via Montzen	g

Ces relations doivent être vues au sens large. Les trains d'importation se composent de wagons pour toutes les régions du pays.

L'éclatement a lieu dans les gares de Zeebrugge, Gand, Bruxelles, Anvers et Montzen.

