

S.N.C.B. MARCHANDISES



PAUL FUNKE

(B)



Le service des trains de voyageurs a été profondément modifié le 3 juin dernier, avec un réel succès.

Plus discrète mais non moins efficace, une réorganisation des transports de marchandises est en cours depuis quelques mois. Elle poursuit trois objectifs :

- organiser l'écoute plus systématique des besoins en transports de nos clients ;
- adapter en permanence le service offert pour répondre à cette demande ;
- améliorer le rapport coûts/recettes.

La brochure que voici participe à cette démarche, ce qui explique un ton parfois didactique. Elle parviendra aux dix mille clients - et lecteurs - fidèles de la SNCB mais aussi aux responsables des entreprises avec lesquelles le chemin de fer entretenait jusqu'ici trop peu de rapports. Elle a pour seule prétention d'aiguiller les lecteurs dans la structure des différents services de la SNCB.



plus et mieux par rail

La structure ferroviaire comprend des gares, des lignes qui les relient entre elles, et des moyens mobiles. Ces moyens prennent vie pour répondre à une demande de transport qui évolue constamment. Leur combinaison constitue l'offre, que la SNCB veut adapter aux besoins pour bien jouer son rôle de premier transporteur du pays.

Le coût fixe de l'activité ferroviaire est important, car la main d'œuvre est nombreuse, les activités géographiquement très dispersées, l'infrastructure puissante et le matériel lourd.

Le coût variable est proportionnellement faible. Si bien que la tonne "marginale" a un grand impact sur la rentabilité de l'entreprise.

Si l'on considère que le service fiable permet d'acquérir de nouveaux trafics et qu'une activité intense et rentable conduit à offrir un service meilleur encore, on comprendra facilement que l'adaptation nécessaire des moyens au marché passe par la rationalisation et la recherche de bonnes performances. Voyons comment.



Concentration et efficacité

Début 1983, un grand nombre de cours à marchandises étaient dispersées aux quatre coins du pays, là où leur présence se justifiait pleinement en d'autres temps.

Le fret à traiter a évolué, ainsi que sa localisation. Certaines cours ont vu chuter irrémédiablement leur trafic. En-deça d'un certain seuil d'activité, une installation fixe de ce genre coûte en entretien et en desserte plus qu'elle rapporte. Il est préférable d'abandonner l'installation déficitaire en transférant - quand cela s'avère réalisable - son trafic vers un autre site, qui offre une infrastructure plus moderne et présente de meilleures potentialités.

Les mesures de fermeture provoquent une reconcentration des mouvements sur des points moins nombreux, bien choisis et porteurs d'avenir. Elles reviennent à :

- réduire appréciablement le nombre de petits mouvements;
- donner en conséquence une plus grande disponibilité aux locomotives;
- générer des mouvements plus amples et plus massifs, donc plus rentables;
- accélérer, enfin, la desserte et les acheminements.

C'est la rationalisation projetée.

Les gares maintenues sont réparties en groupes distincts selon l'ampleur de leur trafic et le potentiel de leur région.

Les plus actives sont les "gares-centres", points de concentration pour des régions déterminées, relais essentiels dans le schéma de présence du rail. Elles peuvent, selon les besoins observés, être dotées d'équipements divers, parmi lesquels, par exemple, des moyens de manutention.

Autour d'elles travaillent des cours dites "autonomes", qui réalisent leur propre trafic et assurent la desserte de cours et de raccordements "contractuels", ainsi appelés parce que l'activité y est limitée aux trafics - prévus par contrat - des clients qui s'en servent.

Service souple et performant

L'outil ainsi mis en place débouche sur un service plus performant.

Une grille horaire précise établit des liaisons entre ces différents points de desserte et les grands centres de triage où chaque expédition isolée prend la direction qui convient.

Les acheminements, plus massifs et moins dispersés, gagnent en rapidité. L'utilisation plus rationnelle des moyens conduit à proposer des délais de livraison fiables. Et la compression des frais permet de calculer des prix réalistes.

Sans doute certains clients du chemin de fer, à faible trafic, se sentent-ils abandonnés du fait de cette réorganisation : on a fermé la gare dans laquelle ils avaient leurs habitudes. Quelques uns se sont tournés vers d'autres moyens de transport. Beaucoup ont envisagé avec la SNCB des solutions alternatives et les appliquent - avec satisfaction - depuis la mise en œuvre de la réorganisation dans leur région.

Le remodelage est en cours depuis deux ans ; les normes nouvelles sont introduites progressivement, "groupe" d'exploitation par groupe d'exploitation ; certaines décisions initiales ont déjà été modifiées, pour répondre à des besoins nouveaux, éventuellement révélés par la campagne de contacts commerciaux entreprise.

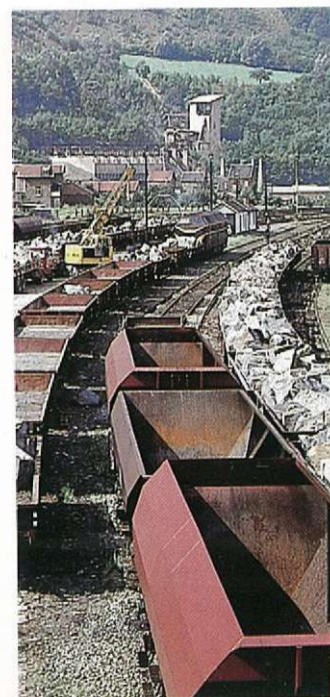
Parallèlement à ce travail "géographique", les services marchandises entendent améliorer la gestion du matériel. L'effort porte sur le suivi des wagons, de manière à connaître en permanence leur affectation et leur position sur le réseau ou au-delà des frontières. Ce travail complexe concerne tant les 40.000 véhicules qui appartiennent à la SNCB que des wagons des réseaux voisins de passage sur notre territoire et les wagons de particuliers. La SNCB entrevoit sur ce plan un progrès très sensible dans la mise à disposition du matériel et dans la productivité de celui-ci. En d'autres mots, c'est sa souplesse de réponse qui y gagnera.

Dynamisme nouveau

C'est à une remise en question que la SNCB procède ainsi. Elle met à jour ses principes et ses méthodes, en même temps qu'elle adapte son matériel pour disposer de moyens modernes et performants. Ce n'est pas une démarche ponctuelle, limitée dans le temps, mais une manière nouvelle de travailler.

Dans cet environnement nouveau, la SNCB peut, plus qu'autrefois, développer une politique commerciale de présence auprès de la clientèle, acquise ou potentielle. Ce qu'elle a entamé en visitant systématiquement les entreprises, pour cerner leurs besoins et leur faire connaître les moyens qu'elle met à leur disposition.

Ce dynamisme nouveau repose - il ne pourrait en être autrement - sur une offre diversifiée, des méthodes sûres, un service fiable et efficace.



les méthodes

"Pluritransporteur" est une appellation adéquate pour le chemin de fer. Du colis de quelques grammes au mastodonte de plusieurs centaines de tonnes, en passant par toutes les tranches de poids, toutes les gammes de produits et toutes les formes de conditionnement, le chemin de fer peut, à quelques exceptions près, prendre en charge toutes les expéditions. Les exceptions sont déterminées par le gabarit, qui impose une limite inexorable d'encombrement, dans l'intérêt de l'infrastructure et des marchandises.

Il existe des exceptions aux exceptions: un acheminement plus lent, par un itinéraire étudié, avec éventuellement une surveillance de bout en bout par des techniciens expérimentés peut être envisagé pour certaines charges indivisibles qui entameraient légèrement le gabarit ou dont la longueur ne permettrait pas un acheminement normal. Ces dérogations sont accordées cas par cas, pour des transports qu'on appelle alors "exceptionnels".

Trois catégories

Pour le reste, les envois peuvent être classés en trois grands groupes, qui déterminent la méthode de transport et les règles de taxation:

- en-deça de 5 tonnes, les envois sont du ressort de la distribution physique. Ils entrent dans le schéma d'organisation de SNCB-COLIS.
- lorsque le poids d'un envoi dépasse 5 tonnes, on lui réservera un wagon entier. On parle alors d'un envoi en wagon complet. Il chemine un peu à la manière des voyageurs: par trains réguliers, avec des correspondances dans une ou deux gares de formation.
- à l'approche d'un poids total de 500 tonnes et plus, l'emploi d'une locomotive pour cet envoi seul commence à se justifier. La SNCB forme alors des trains complets qui voyagent en direct - sans triage - de centre de chargement à destination finale. La programmation de trains complets réguliers entrera dans le schéma de travail d'une entreprise, le chemin de fer devenant à ce moment un maillon à part entière de la chaîne de production.

Certes, c'est le train complet de 1.000 tonnes qui connaît le rapport franc/tonne-kilomètre le plus avantageux. Mais les rames de quelques centaines de tonnes acheminées sur tout ou partie de leur trajet comme des trains complets de 1.000 tonnes offrent, pour

un rapport de prix légèrement plus élevé, des avantages considérables de vitesse et de souplesse.

Exception à la règle générale: l'usage exclusif d'un wagon pour un lot de moins de 5 tonnes, un choix parfois plus économique - et plus pratique peut-être - que la formule classique du colis.

Différentes solutions de rechange sont exploitables lorsque l'expéditeur et le destinataire ne sont pas raccordés au réseau ferroviaire: les techniques mixtes, qui additionnent la souplesse de la route pour les parcours d'approche et les performances du rail pour l'essentiel de l'acheminement.

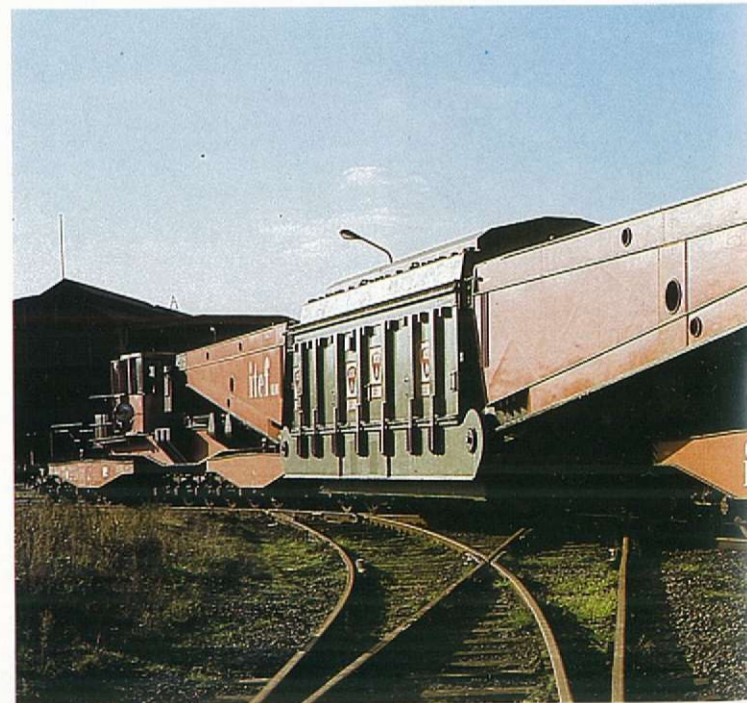
Cela va du camionnage de et vers la gare par des véhicules de SNCB-COLIS au transport d'une remorque routière sur wagon spécialisé, en passant par le conteneur et la remorque porte-wagon. Notons encore le développement, depuis quelques mois, d'opérations inspirées des techniques françaises FERDOM et FERCAM grâce auxquelles le chemin de fer présente une solution valable aux entreprises non raccordées.

Meilleur sur la distance

S'il est par essence un transporteur de masse, le chemin de fer est aussi transporteur de fond. C'est sur des distances longues qu'il s'avère le plus compétitif.

La bonne dispersion de ses implantations permet d'envisager une grande diversité de destinations. Il existe toutefois - c'est l'évolution économique qui l'a voulu - des concentrations industrielles géographiques entre lesquelles se dessinent des axes à trafic intense, sur lesquels, justement, le rail atteint son efficacité maximale.

Pour bien utiliser ces éléments, les réseaux ferroviaires ont créé de "grands trains", comme ils l'ont fait pour les voyageurs. Les TRANS EUROP EXPRESS MARCHANDISES répondent à la demande d'acheminement accéléré: il roulent plus vite et ne marquent pas d'arrêt aux frontières. Ils représentent la voie préférentielle pour certaines marchandises et ne sont d'ailleurs pas accessibles à tous les types de produits. Pour les exclus du TEEM, ou de son homologue le TECE, Trans Europ Container Express, sur des axes déterminés à fort potentiel, la SNCB crée, avec ses partenaires des pays voisins, des relations express par axe qui réunissent les mêmes qualités que les TEEM et TECE. C'est le cas de l'acheminement Inter Delta, relation directe rapide du delta Escaut-Rhin au delta du Rhône.



Un avantage mal connu: le délai de chargement/ déchargement

Pour charger ou décharger les wagons, les clients disposent d'un délai de 22 heures. C'est un avantage trop peu connu du service ferroviaire. La marge de manœuvre ainsi accordée permet d'organiser sagement le travail dans les départements de réception/expédition. Sur demande, et moyennant paiement d'une taxe modique, un "droit de garage" accorde un régime plus favorable encore dans les ports maritimes.

Au-delà des délais prévus, que les wagons se trouvent en gare ou sur raccordement, ils sont dits "en chômage", et une taxe est perçue pour compenser tant soit peu leur manque à produire, et pour inciter les utilisateurs à respecter des programmes tels que tous, clients et transporteur, puissent travailler dans les meilleures conditions.

SNCB-COLIS:

le spécialiste du colis de surface. A l'intérieur du pays, 780 localités desservies tous les jours par camion (tous vos clients sont sur l'itinéraire quotidien). Hors frontières, en colis postaux, messageries ou express, expéditions dans le monde entier. Au besoin, vos échantillons ou certains de vos produits seront, par la combinaison surface/air, connus à l'autre bout du monde pour quelques centaines de francs.

Une organisation complète (dont la modernisation est également en cours) qui offre un service porte-à-porte dans des délais sérieux et à des conditions compétitives. L'éventail de ses possibilités va du simple camionnage à la gestion de stocks.

EMBALLEZ BIEN

Transporter, oui, mais transporter bien. Et d'abord bien emballer, pour protéger la marchandise.

Il y a deux façons d'emballer: la bonne et la mauvaise. Ecartons tout de suite la mauvaise: elle ne procure que des dégâts, des ennuis, des frais inutiles.

La bonne, vous la connaissez peut-être mal. Votre métier, c'est de produire et de vendre. Le nôtre étant de transporter "à bon port", nous pouvons vous aider. Nos spécialistes étudieront les cas que vous leur poserez et suggéreront les solutions optimales.

Nous avons aussi des solutions immédiates.

Le **COLLICO**: boîte pliable en métal léger.

Le **PETIT CONTAINER**. Volumes utiles de 1,2 - 2 et 3 m³. Deux anneaux de levage; un système de roulement avec patte de blocage; ouverture par trois faces.

La **PALETTE**: dimensions standardisées en palette plate ou en box-palette, faite d'un treillis fort sur ossature métallique; pratique pour la manutention par élévateurs, le chargement (conditionnement direct), le stockage.

Parlez-en avec nos spécialistes:

IBE - Institut Belge de l'Emballage
Rue Picard 15
1020 Bruxelles
T. 02/427 25 83

SNCB - Conseils clientèle marchandises
Direction Exploitation - bureau 13.11
Putterie 25
1000 Bruxelles
T. 02/523 62 40 - poste 22471

SNCB-COLIS
Rue Ravenstein 36/7
1000 Bruxelles
T. 02/523 62 40 - postes 22484 - 22486



TRANS EUROP EXPRESS MARCHANDISES

Les grands trains réguliers européens.

Une quinzaine de relations quotidiennes de et vers les grands centres industriels et portuaires du pays.

Acheminement rapide, en 24 à 48 heures de bout en bout. Dédouanement aux extrémités du transport.

Exclusion des marchandises qui requièrent un arrêt en douane pour contrôle sanitaire.

Limites de charge à respecter pour circulation en régime S (100 km/h).



EXPRESS PAR AXE

Inter Delta est la première née des relations express internationales par axe.

L'offre concerne une gamme étendue de marchandises à échanger entre deux zones déterminées (Anvers/Rotterdam et sillon/delta du Rhône dans le cas d'Inter Delta).

Les acheminements présentent les mêmes caractéristiques que les lignes TEEM: grande vitesse, pas d'arrêts aux frontières, délai de livraison court et fiable.

Au premier, lancé en janvier 1984, d'autres express d'axes s'ajouteront dans les prochains mois, pour répondre à des besoins spécifiques qui entrent bien dans les cordes du chemin de fer. Début 1985 sera créé un express Belgique-Scandinavie.

les tarifs

Le régime d'acheminement revendiqué détermine le tarif qui sera appliqué. Il existe des tarifs intérieurs pour colis en régimes de messageries ou d'express, et pour les envois en wagons complets.

La remise au transport de grandes quantités de marchandises au cours d'une période déterminée amène la SNCB à conclure avec l'expéditeur des contrats particuliers dans lesquels elle "récompense" la fidélité du client et prévoit éventuellement des dispositions précises pour faciliter l'organisation du trafic et donc diminuer les coûts.

En trafic international, les tarifs sont plus nombreux. En principe, le prix de transport résulte d'une addition: prix selon tarif belge jusqu'à la frontière + prix selon tarifs des réseaux parcourus au prorata de leurs prestations.

La diversité des conditions réglementaires, due aux particularismes nationaux, rend le calcul malaisé et complexe. De plus, les marchandises voyagent comme si elles étaient re-expédiées à chaque frontière; une partie du prix est donc faite du cumul des taxes fixes de base, ce qui amène parfois à un niveau très peu concurrentiel.

Pour parer à ces inconvénients, les réseaux ont élaboré des tarifs directs bilatéraux, qui se réfèrent à des axes déterminés: Belgique-France, Belgique-Pays-Bas, Belgique-Allemagne, Belgique-Angleterre, par exemple (et retour bien entendu). Ces tarifs directs sont caractérisés par:

- des conditions de transport communes aux réseaux concernés;
- des prix directs de bout en bout, faciles à calculer et d'un niveau sensiblement plus avantageux que dans le cas de la superposition de taxes;
- sauf modifications importantes des taux de change, des prix donnés pour une année entière.

Les paramètres de taxation

En pratique, quel que soit le genre de tarif appliqué, la détermination du prix repose sur quatre paramètres:

- la nature de la marchandise: elle induit un classement précis et par suite une échelle de prix particulière;
- le poids à transporter;
- la distance totale à parcourir (qui peut varier selon l'itinéraire choisi);
- les types de wagons utilisés, wagons-réseaux ou wagons de particuliers, wagons à 2 essieux ou wagons à bogies.

A ce qu'on obtient de cette manière s'ajoutent éventuellement des frais accessoires qui rémunèrent par exemple des locations de matériel (bâches, agrès...), des prestations de manutention, de traction, de dédouanement, etc.

Pour être complets, précisons que certains types de trafics sont régis par des tarifs distincts: les transports internationaux de containers (tarif Intercontainer), des transports sous température dirigée (tarif Interfrigo, location de wagon comprise), et les transports combinés rail-route (tarif TRW, cette société étant le seul interlocuteur des clients); et que les trains complets, toujours aussi intéressants, donnent lieu à des accords particuliers.

Tous les tarifs publiés peuvent être achetés auprès de la Direction commerciale de la SNCB, bureau 61.12. L'achat d'un tarif implique la fourniture automatique des mises à jour lors des adaptations de prix ou de conditions générales.

Il existe une autre piste d'information à propos des prix de transport. Des bureaux spécialisés sont ouverts dans les cinq grandes agglomérations où siègent des représentations commerciales régionales de la SNCB: Bruxelles, Anvers, Charleroi, Gand et Liège. Ces bureaux vous renseignent rapidement par écrit ou par téléphone (et bientôt par télex). Lorsque vous les consultez (n'hésitez pas à le faire), mettez en évidence les particularités de vos expéditions: tonnages importants, en période creuse, en aller-retour, réguliers, etc. Ces caractéristiques justifieront peut-être l'octroi de prix étudiés.

Les bureaux d'information marchandises

1000 Bruxelles
Boulevard Emile Jacqmain 162
T. 02/219 44 50

2000 Antwerpen
Roosevelt Building
Anneessensstraat 1-5
T. 03/233 23 17

4000 Liège
Boulevard de la Sauvenière 87
T. 041/23 17 13

6000 Charleroi
Quai de la gare du sud 1
T. 071/43 01 73

9000 Gent
Koningin Maria Hendrikaplein
T. 091/21 99 58

PROBLEME DE DOUANE... NOUS SOMMES LA

La SNCB a ouvert dans les gares frontières et grandes gares d'acceptation des envois express des agences en douane qui peuvent se charger des formalités nécessaires en trafic international.

Un bureau spécialisé de la Direction commerciale traite les problèmes de fiscalité et de réglementation douanière. Il a édité deux brochures intitulées "Exporter par fer" et "Importer par fer", qui détaillent avec grande clarté les formalités à remplir, les documents à compléter selon les origines et les destinations.

Ce bureau peut vous conseiller utilement sur toutes les possibilités offertes pour régler efficacement les problèmes douaniers. Ses références:

Direction commerciale - bureau 61.22
Rue Ravenstein 60/bte 24
1000 Bruxelles
Tél. 02/523 62 40,
poste 2616, 2626, 2675.



à chaque transport son wagon



Pour assurer vos transports, la SNCB gère, en plus d'une flotte routière significative, un parc de quelque 40.000 wagons répartis d'une façon presque égale en wagons plats, wagons ouverts (tomberaux) et wagons fermés.

La moitié à peu près sont des wagons de types traditionnels, l'autre se composant d'unités spécialisées adaptées à des trafics spécifiques.

Construits principalement par l'industrie nationale, conçus et réalisés en fonction des besoins du marché, ces véhicules répondent à deux exigences essentielles:

- ils sont robustes (leur durée de vie va de 20 à 30 ans);
- ils sont bien adaptés à la protection de la marchandise et facilement chargeables et déchargeables.

La description que voici est forcément sommaire. Elle porte sur un peu plus de 25.000 wagons spécialement destinés à des transports précis. Ceux dont nous ne parlons pas sont de types banalisés plus généraux, et à quelques exceptions près plus petits.

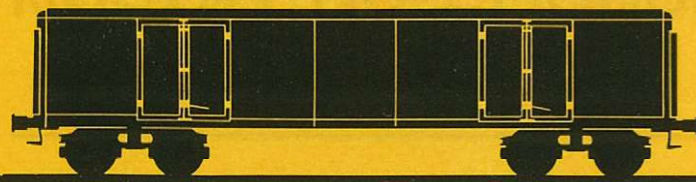
Les charges maximales indiquées sont données pour la circulation sur les lignes de catégorie C, celles du réseau belge. Lorsque deux nombres établissent une fourchette de poids, c'est qu'il existe plusieurs séries du même type général, dont les caractéristiques métriques, sensiblement différentes, entraînent des nuances dans les limites de charge.

Des fiches descriptives de ce matériel, isolées ou réunies en pochette, sont à votre disposition sur simple demande à notre rédaction ou auprès de nos représentants commerciaux.

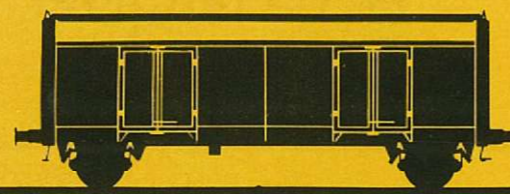
Partant des caractéristiques de votre envoi, du tonnage expédié et de l'itinéraire emprunté, la gare de chargement peut vous aider à choisir le wagon le mieux adapté et attirer votre attention sur les contraintes à prévoir.

Au besoin, notre représentant commercial et, pour des cas particuliers, le service de conseils techniques à la clientèle guideront votre choix.

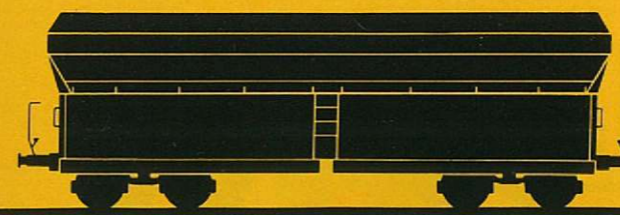


**Eas - Eaos**

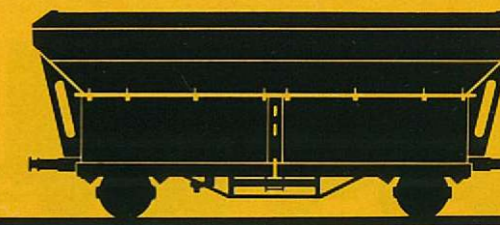
Tombereau courant à bogies - 2.150 unités.
Pour marchandises en vrac, mitrailles, charbon, bois de mine...
V.U. 74 m³ - Ch.U. 58,5/59 tonnes.

**Elo**

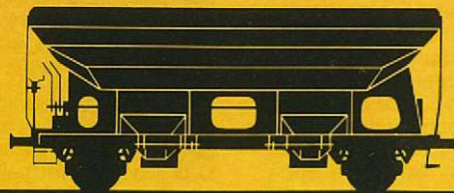
Tombereau spécial à crémaillères - 131 unités.
Pour caisses de grandes dimensions à chargement fragile (verre, glaces, marbres...)
Ch.U. 26/27 tonnes.

**Fals**

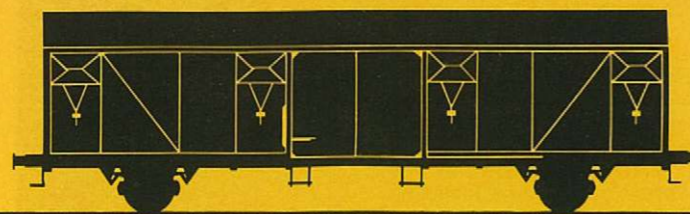
Tombereau spécial à bogies - déchargement massif bilatéral par gravité - 950 unités.
Pour produits massifs en vrac: charbon, coke, minerais, produits de carrières.
V.U. 64/90 m³ Ch.U. 55/57 tonnes.

**Fbl**

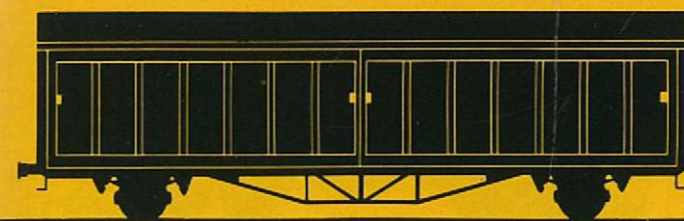
Tombereau spécial à 2 essieux comparable au Fals - 510 unités.
V.U. 64,5 m³ Ch.U. 26 tonnes.

**Fcs**

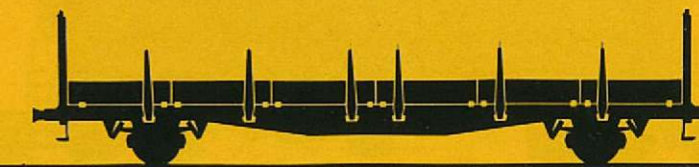
Tombereau spécial à déchargement bilatéral contrôlé par gravité - 1.070 unités.
Pour marchandises en vrac, charbons, grains, granuleux, etc.
V.U. 32,5/40,6 m³ Ch.U. 23/24 tonnes.

**Gbs**

Couvert ordinaire à 2 essieux, de grande capacité - 2.720 unités.
Pour marchandises de toute nature à protéger des intempéries.
S.U. 33 m² V.U. 80 m³ Ch.U. 25/25,5 tonnes.

**Hbis**

Couvert spécial de grand volume (certaines unités sont équipées d'un dispositif de calage intérieur) - 650 unités.
Pour marchandises colisées, palettisées, en sacs, en sachets.
S.U. 34 m² V.U. 75 m³ Ch.U. 25/25,5 tonnes.

**Ks**

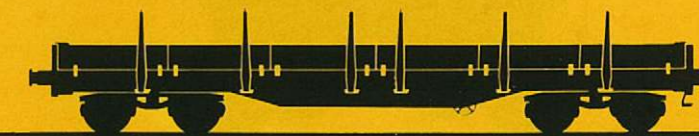
Plat courant à 2 essieux - 3.904 unités.
2 x 6 ranchers latéraux sur 12,5 m.
Pour produits sidérurgiques, machines, véhicules.
S.U. 31,5/34,6 m² Ch.U. 21/27 tonnes.

**Lps**

Plat spécial à 2 essieux - 40 unités - 2 x 4 ranchers fixes renforcés sur 12,36 m. 4 lambourdes au plancher.
Pour tubes, arbres, profilés, etc.
S.U. 30 m² au plancher, 35 m² au-dessus. Ch.U. 21,5 tonnes.

**Rbps**

Plat à grande longueur à bogies - 200 unités.
2 x 8 ranchers sur 25 m.
Pour profilés, tôles, marchandises très longues.
S.U. 62,5 m² Ch.U. 51 tonnes.

**Remms**

Plat courant à bogies - 2.200 unités - 2 x 6 ranchers sur 12,64 m.
Pour marchandises pondéreuses: tôles, slabs, blocs de pierre, etc.
S.U. 35 m² Ch.U. 49,5/60 tonnes.

**Res**

Plat courant à bogies - 2.000 unités - 2 x 8 ranchers sur 18,5 m.
Pour produits métallurgiques et forestiers, tubes, machines, papier en bobines, véhicules, etc.
S.U. 48,8 m² Ch.U. 55,5 tonnes.

**Rgps - Sgjs**

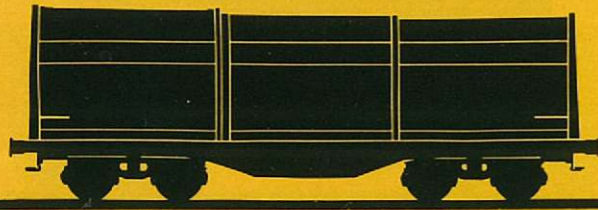
Plats courants à bogies - 200 et 220 unités.
2 x 8 ranchers sur 18,5 m.
Pour containers (amortisseurs spéciaux sur le Sgjs).
S.U. 45/45,5 m² Ch.U. 55/56 tonnes.

**Rs**

Plat courant à bogies - 1.840 unités - 2 x 8 ranchers sur 18,5 m.
Pour produits forestiers, métallurgiques, tubes, containers, machines etc.
S.U. 50/51,3 m² Ch.U. 43/58 tonnes.

**Sap**

Plat spécial à bogies - 55 unités - 2 x 4 ranchers sur 14,4 m.
Pour produits métallurgiques lourds (slabs, billettes).
S.U. 40 m² Ch.U. 68 tonnes.



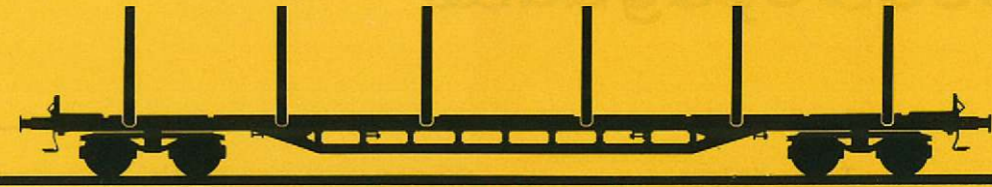
Shimms

Plat spécial à bogies - 350 unités - Couverture mobile par capots télescopiques.
Pour tôles en rouleaux - 5 berceaux.
Ch.U. 58 tonnes.



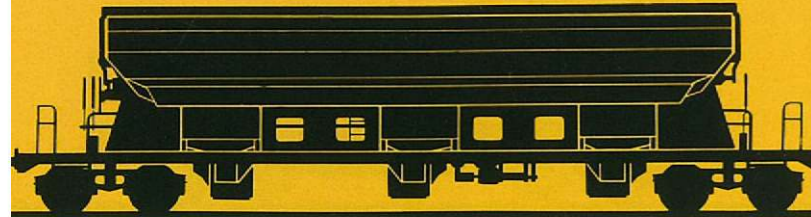
Shmms

Plat spécial à bogies - 820 unités.
Pour rouleaux de tôle - 5 à 7 berceaux.
Ch.U. 59,5/62 tonnes.



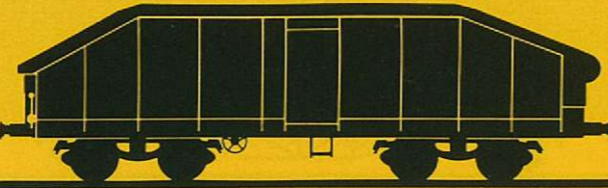
Ss

Plat spécial à bogies - 100 unités.
2 x 6 ranchers fixes de 2 mètres sur 18,5 m.
Pour grumes, tubes.
S.U. 47 m². Ch.U. 54,5 tonnes.



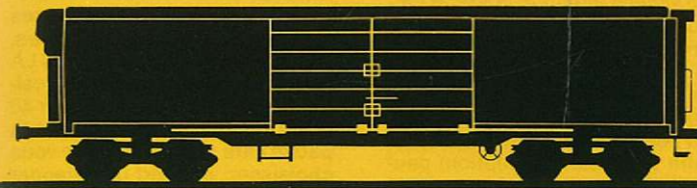
Tads

Autodéchargeur à toit ouvrant, à bogies - 500 unités.
Déchargement bilatéral par 2 x 3 goulottes (3 trémies) sur environ 12 m.
Pour chaux, sable, dolomie, engrais en granules, etc.
à protéger des intempéries.
V.U. 56,7 m³. Ch.U. 58 tonnes. Ouverture de chargement: 12,7 x 1,2 m.



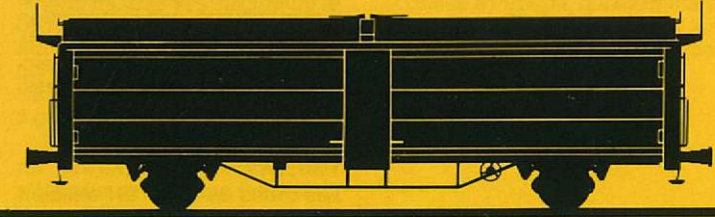
Tahs

Fermé à toit ouvrant, à bogies - 598 unités.
Pour tôle en rouleaux - 7 berceaux. Toiture: volet mécanique.
Ch.U. 57 tonnes.



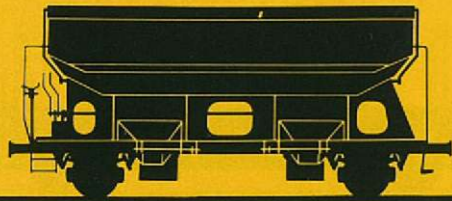
Taems

Tombereau à toiture enroulable (volet) - 700 unités.
Pour envois de grandes dimensions à charger par le haut et à protéger des intempéries.
S.U. 32,5 m². V.U. 72,5 m³. Ch.U. 57 tonnes.



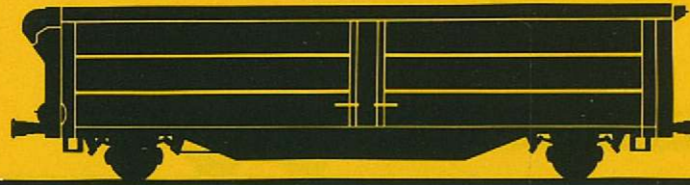
Tbikks

Fermé à toiture et parois coulissantes - 550 unités.
Pour marchandises qui craignent l'humidité et à charger par de grandes ouvertures.
Ouvertures de chargement: • par la toiture: 6 x 2,53 m.
• par portes latérales: 5,66 x 2,07 m.
S.U. 33 m². V.U. 85 m³. Ch.U. 24,5 tonnes.



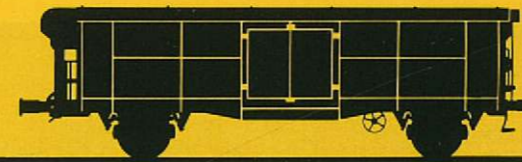
Tds

Fermé à toit ouvrant, à 2 essieux - 975 unités.
Autodéchargeur par 2 x 2 goulottes - comparable au Fcs.
Ouverture de chargement par le haut: 7,9/8 x 1,2 m.
V.U. 38 m³. Ch.U. 17/26,5 tonnes.



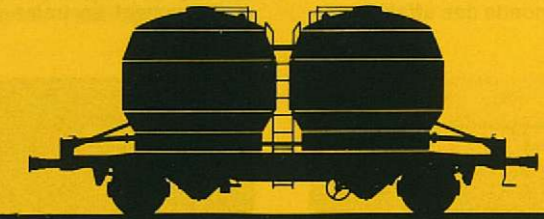
Tfis

Fermé à toit ouvrant (volet) pour ferry-boat - 50 unités.
Ouvertures de chargement: • par toiture: 12,33 x 2,06 m.
• par portes latérales: 5,66 x 2,02 m.
Ch.U. 25,5 tonnes.



Tms

Fermé à toit ouvrant (volet) - 1.492 unités.
Pour colis encombrants, machines, pièces coulées...
Ouvertures de chargement: • par toiture: 8,69/8,75 x 2,47/2,79 m.
• par portes latérales: 1,4/2 x 1,78/1,8 m.
S.U. 22/24,9 m². V.U. 35/48 m³. Ch.U. 22,5/26 tonnes.



Ucs

Citerne à vidange par air comprimé - 350 unités.
Pour pulvérulents en vrac: ciment, soude, chaux moule, engrais... 2 citernes de 17 m³.
Ouvertures de chargement: Ø 0,5 m. Pression max. 2,8/3 kg/m².
Ch.U. 23/23,3 tonnes.

Outre ces wagons qui lui appartiennent, la SNCB peut faire usage de wagons appartenant aux réseaux voisins. Certains types qui n'existent pas encore en Belgique sont utilisés pour des trafics déterminés. La SNCB peut choisir cette solution après examen de vos besoins.

Restent un certain nombre de wagons à très haute spécialisation, notamment pour les transports de produits chimiques. L'investissement élevé peut être disproportionné en regard de la rentabilité, ou mal venu au moment où le besoin de types plus courants se fait urgent. La SNCB renvoie donc les expéditeurs aux sociétés de location qui mettent sur le marché un parc international de plus de 60.000 véhicules très diversifiés. La location à terme permet à l'utilisateur de se servir de ces wagons comme s'il en était propriétaire, sans toutefois supporter les charges et les ruptures de disponibilité pendant les périodes d'entretien et de révision.

ALGECO
Rue Royale 172/17
1000 Bruxelles
T. 02/218 15 24

CAIB
Square de Meeus 18
1040 Bruxelles
T. 02/513 86 16

CITA
Avenue Van Volxem 140/15
1190 Bruxelles
T. 02/347 07 17

EVERARD
Avenue Louise 541/2
1050 Bruxelles
T. 02/640 61 56

KREVINO
Lefèvredok, kaai 60
2030 Antwerpen
T. 03/541 22 97

M.M.M.
Avenue Louise 534
1050 Bruxelles
T. 02/640 07 20

Il est arrivé à la SNCB de saisir la balle au bond. Des wagons de particulier, immobilisés pendant une interruption de trafic, ont pu être utilisés par un autre particulier pour résoudre un problème occasionnel. Cette sorte de "solidarité" de clients est une victoire de l'imagination. Elle ne sera pas seulement un bon souvenir: d'autres cas peuvent se présenter, et la SNCB entend bien jouer à ce moment l'un de ses rôles essentiels: résoudre les problèmes de transport.



formules voyageurs

Trains de jour haut de gamme

Les TRANS EUROP EXPRESS et les trains internationaux INTER CITY sont des trains rapides, de haut de gamme, qui offrent, pour les déplacements professionnels, le confort d'un matériel particulièrement soigné, une restauration de très bon niveau, des départs nombreux dans toutes les directions, et à destination, des correspondances optimales.

Dormeurs fidèles

Les trains de nuit TEN utilisent votre temps de sommeil pour vous emmener à 1.000 kilomètres et plus de votre bureau. En compartiments lits pour une, deux ou trois personnes, avec service hôtelier soigné, c'est un moyen idéal pour ne pas perdre de temps. Les voyageurs qui se déplacent régulièrement en trains de nuit

peuvent demander au conducteur de la voiture-lits une carte de fidélité où tous leurs déplacements sont inscrits au fur et à mesure. Cette carte leur vaut, après dix trajets, un onzième supplément-lit gratuit.

Le passage du témoin

En service intérieur, la SNCB propose un ABONNEMENT D'ENTREPRISE, valable tous les jours (dimanches et fêtes compris) sur tout le réseau, pendant une période déterminée. Tous les membres du personnel de l'entreprise titulaire (tous sans exception) peuvent s'en servir, tour à tour, en se passant l'abonnement comme le témoin dans une course relai. Cet abonnement est valable sur les parcours belges des trains internationaux et des TEE et IC à supplément.

Il existe quelques services "spé-

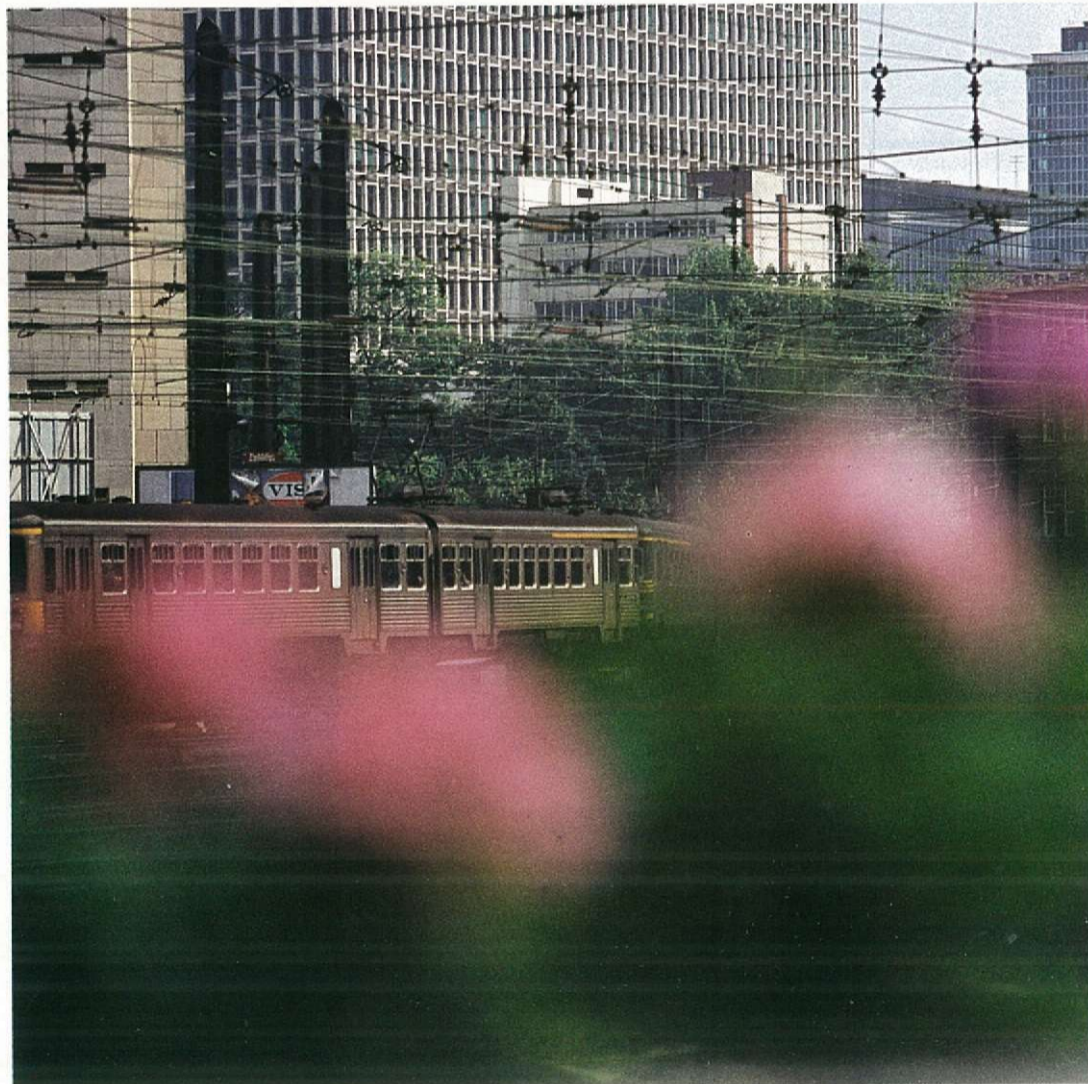
ciaux" particulièrement destinés aux entreprises, dans le but de les appuyer sur un plan logistique ou publicitaire.

Bonnes réunions à la gare

Réunir des gens éparpillés dans tout le pays n'est pas toujours facile et bon marché. La SNCB propose, dans les restaurants de ses trois grandes gares bruxelloises, une formule REUNIONS AVEC LA SNCB. Elle met à votre disposition une salle de réunion pour 40 ou 60 personnes, elle organise la pause café au moment que vous choisissez, elle sert un déjeuner de travail, et elle remet à chaque participant un billet aller-retour de première classe valable le jour de la réunion entre son domicile et Bruxelles.

Et cela pour un prix forfaitaire par participant. Le menu du déjeuner détermine le niveau de prix, mais

Client marchandises, on n'en est pas moins voyageur à l'occasion. Les réseaux - et la SNCB en particulier - ont mis au point pour le personnel des entreprises, en plus des abonnements bien connus, des formules adaptées aux besoins nés de la grande mobilité dans le monde des affaires.



services "spéciaux"

on peut considérer que celui-ci atteint rarement 2.000 francs malgré l'excellent service fourni. Un exemple à 1.500 francs.

Votre expo en exclusivité

Présenter votre gamme de produits ou seulement vos nouveautés à vos clients acquis et potentiels en vous rendant quasi chez eux n'est pas un problème. Un train exposition TREXPO identifié à vos couleurs, aménagé selon votre goût, peut visiter des gares où convergeront vos invités de la région. Quinze entreprises en ont déjà fait l'expérience et plusieurs d'entre elles l'ont renouvelée. Le train-expo, c'est l'exclusivité pour vos produits là et quand vous les présentez.

Train spécial à la carte

Un anniversaire, un grand déplacement d'exception, une rencontre particulière, une inauguration... Formez votre train spécial pour donner du cachet à cet événement.

Un exemple : sur l'itinéraire choisi, votre train ramasse dès 8 heures vos 574 détaillants ; le petit déjeuner est offert à tous vos invités ; votre train traverse tout le pays et dépose cette nombreuse équipe pour une journée au vert. Au retour, un dîner froid est servi, et le train dépose ses voyageurs là où ils sont montés le matin. Brodez à l'infini sur le thème, et vous comprendrez que votre train spécial à la carte est aussi un service à garder en mémoire.

Au besoin, ces offres peuvent s'étendre au-delà des frontières. Vous bénéficierez alors des moyens des autres réseaux : accueil de séminaires résidentiels, présentation de vos produits en wagon "podium", etc.

Par ailleurs, vos actions ponctuelles peuvent s'appuyer sur des campagnes publicitaires (affi-

chage et autres moyens) centrées sur les supports ferroviaires. Les moyens sont nombreux, du simple panneau à la vidéo, de l'affichette rendue mobile par le train au grand panneau routier placé sur un pont, un viaduc... La concession des emplacements a été confiée à PubliFer, qui examinera votre problème et vous fera les propositions les plus appropriées.



des techniques,

des

La SNCB est partie prenante de l'économie nationale. Elle veut être une locomotive de la reprise.

C'est un programme ambitieux et résolu. Pour le réaliser, elle maîtrise des techniques, propose des idées, et surtout, offre le travail de ses spécialistes: des hommes et des femmes fiers de leur métier, soucieux de le faire bien, conscients du rôle qu'ils ont à jouer au service de la collectivité.

Ces hommes et ces femmes en place donnent son âme à la structure. C'est eux que vous rencontrerez pour régler les petits et les grands problèmes de vos acheminements.

Le **chef de gare** est bien sûr le représentant du chemin de fer le plus proche de vous. Il règle tous les détails des extrémités de vos transports. Il met les wagons à votre disposition, accepte vos envois, manœuvre les rames, ou vous ouvre sa cour à marchandises pour les charger ou décharger.

Le **représentant commercial** est l'antenne de la Direction commerciale dans votre région. Avec son équipe de spécialistes, il traite tous les problèmes relatifs au transport de marchandises et tous ceux qui ont trait au transport de voyageurs. Prenez contact avec lui d'abord et avant tout. Si vous ne devez connaître qu'un seul homme du rail, c'est lui qu'il faut choisir. Quand les décisions à prendre dépassent sa compétence technique, par exemple, ou ses pouvoirs, il choisit dans les directions centrales ou régionales l'interlocuteur qui donnera rapidement les réponses adéquates à vos questions.

Les **bureaux des directions** se répartissent le travail selon leurs spécialités; parfois, ils interviendront directement pour résoudre les problèmes complexes restés sans réponse au niveau local ou régional. Le représentant commercial les connaît bien et pourra donc servir de trait d'union actif entre vous et eux.



Nos représentations commerciales

1000 Bruxelles
Boulevard Adolphe Max 142
T. 02/219 00 40

2000 Antwerpen
Roosevelt Building
Anneessensstraat 1-5
T. 03/233 02 68 - 233 23 25

3500 Hasselt
Stationsplein 4
T. 011/22 32 65

4000 Liège
Boulevard de la Sauvenière 87
T. 041/23 17 13

5000 Namur
Rue Godefroid 52
T. 081/22 30 84

6700 Arlon
Avenue de la gare 61
T. 063/22 41 15

6000 Charleroi
Quai de la gare du sud 1
T. 071/43 01 73

7000 Mons
Square F. D. Roosevelt 14
T. 065/33 59 79

8000 Brugge
Stationsplein
T. 050/38 39 97

8500 Kortrijk
O.L. Vrouwstraat 9
T. 056/22 00 49

9000 Gent
Koningin Maria Hendrikaplein
T. 091/22 71 00



Des milliers d'entreprises et des millions de consommateurs à portée de réseau. C'est toute l'Europe occidentale et centrale qui s'ouvre devant vous à l'autre bout de la ligne de chemin de fer. La structure de présence ferroviaire appuie vos chances de trouver des débouchés pour votre production.

La SNCB est représentée dans sept pays européens: à Londres,

Rotterdam, Cologne, Vienne, Bâle, Luxembourg, Paris et Lille.

En plus, les chemins de fer britanniques, hollandais, allemands, suisses, italiens et français entretiennent des représentations commerciales à Bruxelles.

Au total, quatorze équipes toutes prêtes à intégrer le rail dans vos échanges internationaux. Notez leurs adresses.

Les réseaux voisins en Belgique

BR - Chemins de fer britanniques
Rue de la Montagne 52/1
1000 Bruxelles
T. 02/511 68 03

FS - Chemins de fer italiens
Place de Brouckère 46/4
1000 Bruxelles
T. 02/219 09 42

NS - Chemins de fer hollandais
Boulevard de l'Impératrice 66/1
1000 Bruxelles
T. 02/512 83 45

CFF - Chemins de fer suisses
Boulevard Adolphe Max 48-50
1000 Bruxelles
T. 02/217 57 63

SNCF - Chemins de fer français
Boulevard Adolphe Max 25
1000 Bruxelles
T. 02/217 00 20

DB - Chemins de fer allemands
Rue du Luxembourg 23
1040 Bruxelles
T. 02/512 53 39

Nos représentations à l'étranger

Aeschenvorstadt 48

CH 4051 BALE

T. 061/23 72 85

Hauptbahnhof

Bahnhofvorplatz 3

D KOLN (E.D.S.)

T. 0221/13 47 61

FORUM

Avenue Charles St-Venant 33

F 59800 LILLE

T. 20/06 46 17

Sackvillestreet 22-25 A

GB LONDON W 1 X1-DE

T. 01 734 1491

Avenue de la Liberté 17

L LUXEMBOURG (1931)

T. 2 49 55

Boulevard des Capucines 21

F 75002 PARIS

T. 1/742 4041

Delftsestraat 9C

NL 3013 AB ROTTERDAM

T. 10/13 55 50

Opernring 1 - E/IV

A 1010 WIEN (E.D.S.)

T. 222/57 84 02



idées,

des hommes

Un entourage actif

Pour diversifier son offre et accroître l'ampleur de son action, la SNCB adhère à des groupements internationaux, participe à la gestion de filiales ou commercialise des produits ferroviaires par le biais d'organismes associés ou alliés.

C'est la grande spécialisation au service de l'efficacité. C'est aussi, parfois, pour les clients, une manière d'obtenir de meilleures conditions que dans le cadre de relations individuelles.

A louer

La SNCB gère un domaine foncier considérable: terrains industriels, halls, entrepôts et bâtiments de toutes tailles, proches du rail et souvent raccordés.

Les surfaces disponibles sont réservées en priorité aux entreprises en quête d'implantations à des conditions attrayantes, d'autant meilleures qu'elles confient au rail un trafic plus important.

En ce domaine encore, un interlocuteur privilégié vous accompagnera dans vos démarches auprès des services de la voie qui gèrent ces infrastructures: le représentant commercial.



S.B.A.

Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats

Rue Montoyer 17-19 - 1040 Bruxelles
Tél. 02/513 06 60
Trafic trans-Manche; installations terminales maritimes.



S.A. Edmond Depaire

Avenue du Port 94 - 1020 Bruxelles
Tél. 02/426 98 53 (54-55)
Transports ferroviaires et routiers; messageries, gestions de centres routiers.



S.C. Intercontainer

Margarethenstrasse 38 - CH 4008 Bâle
Tél. 061/22 25 25
Organisation et gestion du trafic ferroviaire international par containers.



S.C. Interfrigo

Wettsteinplatz 1 - B.P. 341 - CH 4005 Bâle
Tél. 061/26 33 33
Transports ferroviaires internationaux sous température dirigée.



S.A. Interferry

Zomerweg 26 - 2030 Antwerpen
Tél. 03/541 69 50 - 542 16 92
Représentant belge d'Intercontainer et Interfrigo.
Exploitation du terminal container de la SNCB à Anvers.

S.A. Publifer

Avenue R. Vandendriessche 23 - 1150 Bruxelles
Tél. 02/771 01 63
Publicité sur le domaine de la SNCB.



S.C. Railtour

Chaussée de Boondael 6 - 1050 Bruxelles
Opérateur touristique; voyages en train + séjours à forfait.



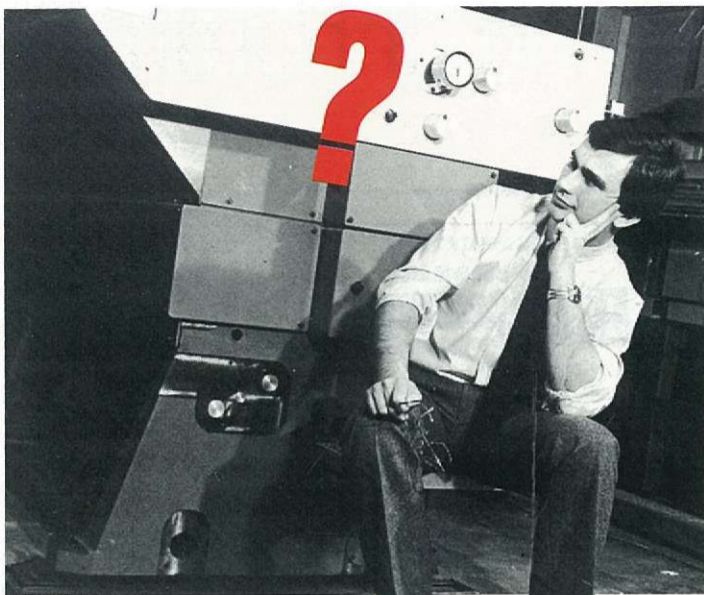
S.A. Railtrans

Zomerweg 26 - 2030 Antwerpen
Tél. 03/542 03 10
Promotion du transport ferroviaire.



S.A. T.R.W. - Transport Route Wagon

Rue Vandenpeereboom - gare de Bruxelles Ouest - 1080 Bruxelles
Tél. 02/425 62 51
Organisation du transport combiné rail-route. Gestion des centres terminaux de manutention.



Cet homme a un problème de transport

Comment acheminer vers le port une machine-outil de 60 tonnes? Il existe bien sûr différents modes de transport; chacun a ses qualités propres, et des limites aussi. Voici qui explique ce grand point d'interrogation.

Mais sait-il, ce monsieur, que la SNCB dispose d'un matériel approprié et de spécialistes aguerris pour résoudre son problème très vite et très bien... en train?

Le train a une prédilection pour les charges massives: transfos, machines de tous genres, produits sidérurgiques

et métallurgiques, containers, véhicules, charbon, minerais... La SNCB peut apporter des solutions aux gros problèmes. Et même aux petits. La prise et la remise de colis à domicile, elle en fait aussi son affaire.

Voulez-vous en savoir plus? Appelez-nous.
Bruxelles: 02/219 00 40 - Liège: 041/23 17 13 - Charleroi: 071/43 01 73.

CHEMINS DE FER BELGES **B** Le pluritransporteur



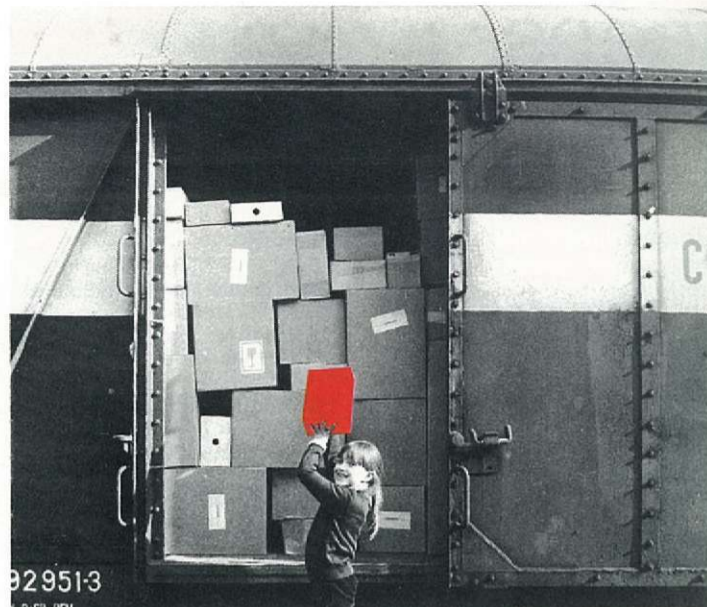
1.200 tonnes en une fois, au cœur même de l'usine.

22 wagons autodéchargeurs, remplis de matière première indispensable au fonctionnement continu de l'usine. La SNCB les livre "à domicile", sur le raccordement particulier de la firme. De toute évidence, le train est souvent, aujourd'hui, davantage qu'un moyen de transport: un maillon à part entière de la chaîne de production. L'alimentation en matières premières et l'évacuation des produits finis revêtent pour l'industrie une importance vitale. Le rail est un spécialiste fiable de ce genre de services.

Le SNCB ne limite pas son offre aux trains complets. Elle achemine aussi les wagons isolés. La restructuration actuellement en cours de ce type de trafic ouvre d'ailleurs de très bonnes perspectives. L'acheminement sera plus rapide, plus rationnel, mieux adapté aux besoins de la clientèle. Il gagnera ainsi en efficacité.

Voulez-vous en savoir plus? Appelez-nous.
Bruxelles: 02/219 00 40 - Charleroi: 071/43 01 73 - Liège: 041/23 17 13

CHEMINS DE FER BELGES **B** Le pluritransporteur.



Ce petit colis, nous le transportons aussi

Et le petit colis? Bien sûr. Quinze millions d'envois enregistrés chaque année, c'est un chiffre!

Le train constitue l'élément essentiel de la distribution physique organisée par SNCB-COLIS. Les 950 camions des centres routiers sillonnent tous les jours le pays pour prendre et remettre à domicile des dizaines de milliers de colis. Et un service rapide et soigné donne une âme à cette structure technique.

Votre petit colis sera livré en 24 heures dans l'une des 760 localités à tournée quotidienne. Et si votre activité fait de vous un expéditeur, régulier de petits colis, SNCB-COLIS vous proposera, par contrat, des conditions réellement intéressantes.

En savoir plus? C'est l'affaire d'un coup de fil.
Bruxelles: 02/219 00 40 - Charleroi: 071/43 01 73 - Liège: 041/23 17 13

Le train, puissant, solide. Pour le port, pour l'industrie. Wagons-étrémés, wagons fermés, tombereaux, citernes, wagons plats, locos diesel ou électriques... Charbon, coke, acier, céréales, minerais, containers... et le petit colis.

CHEMINS DE FER BELGES **B** Le pluritransporteur.



2.000 kilomètres sans chauffeur!

La technique est, à l'heure actuelle, un merveilleux auxiliaire de l'homme. Elle évolue très vite, aussi bien dans le domaine ferroviaire. Une semi-remorque routière ou une caisse mobile, prenant le train, peut ainsi couvrir 2.000 kilomètres... sans chauffeur.

C'est l'intermodal, transport rationnel et rentable. Le mode combiné rail-route, où train et camion se complètent idéalement, est un exemple particulièrement parlant de la diversification technique mise en pratique par la SNCB. Et il en existe d'autres. Comme la benne

basculante amovible (BBA), combinaison astucieuse de moyens gérés par la SNCB avec sa filiale Edmond Depaire.

A travers l'intermodal, les chemins de fer renouvellent réellement leur produit et l'inscrivent ainsi dans la gamme des moyens modernes de transport.

Voulez-vous en savoir plus? Appelez-nous.
Bruxelles: 02/219 00 40 - Charleroi: 071/43 01 73 - Liège: 041/23 17 13.

CHEMINS DE FER BELGES **B** Le pluritransporteur.