



le saut international

Un an après le Plan TOP, les principes sont déjà étendus aux échanges entre 23 pays européens sous l'appellation Trans Euro Freight. Sans brûler les étapes, la SNCB a donc pu progresser plus vite que prévu.

Cette fois,

★ la sélection a porté sur 120 gares de triage internationales, bien équipées, très performantes;

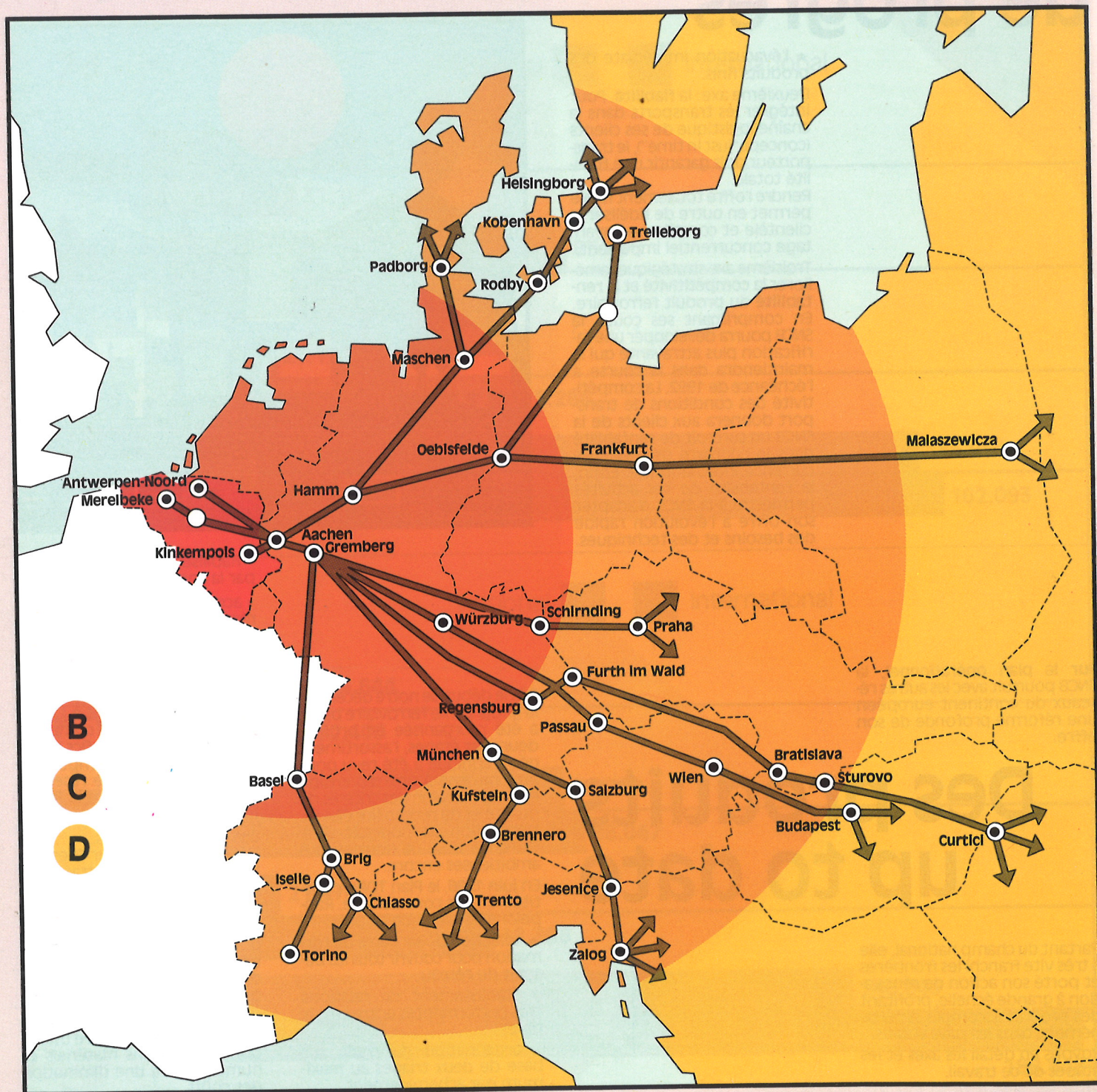
★ 145 liaisons quotidiennes rapides ont été instaurées entre ces gares;

★ les délais d'acheminement entre formations extrêmes ont été ramenés à *jour A/jour B* ou *jour A/jour C* dans presque 90% des cas, *jour A/jour D* sur les distances les plus longues (au-delà de 1.500 km).

L'organisation TEF repose sur

des gares de formation de premier choix, des itinéraires à grande capacité, un nombre très réduit de triages par transport et un suivi très attentif des acheminements inscrits dans ce schéma.

Outre l'accélération des transports de région à région, elle a pour conséquence une diminution sensible des coûts pour les réseaux et une amélioration in-



contestable de la fiabilité du rail.

Trans Euro Freight n'ajoute pas un produit de plus à la gamme des réseaux européens, mais élève la qualité de l'offre pour le produit "ordinaire", c'est-à-dire n'importe quelle marchandise chargée dans des wagons admis à la vitesse de 90 km/h.

TEF se distingue en cela des

produits de haut de gamme comme Trans Europ Express Marchandises (TEEM) ou Trans Europ Container Express (TECE), dont les caractéristiques techniques et commerciales imposent certaines limites aux expéditeurs.

TEF a connu une phase de tests avant d'entrer en application complète le 1er juin dernier. Les leçons de cette phase sont clai-

res: le modèle théorique s'applique sans problème.

Offres ciblées sur des axes porteurs

La SNCB ne s'en est pas tenue à ce qu'on pourrait appeler, sans connotation péjorative, une offre standard. Elle a poursuivi ses trois axes de progrès sur un autre plan: en ciblant son offre d'une façon plus précise encore et en introduisant des éléments de différenciation.

Ciblant sur le produit à transporter, elle a par exemple mis en ligne, selon des horaires réguliers, des trains complets pétroliers au départ d'Anvers pour trois destinations suisses et pour le Grand-Duché de Luxembourg. Un tel ciblage peut être appliqué pour n'importe quel type de marchandise.

Mais elle a surtout ciblé géographiquement, en créant des trains spéciaux de qualité entre des zones économiquement porteuses, à potentiel important.

Le Porte d'Italie Express, qui relie Anvers à la Suisse et à Chiasso suit cette philosophie sur le plan de l'organisation. Il facilite et accélère l'écoulement des flux entre la porte océanique belge et une partie déterminée de son hinterland. Le Porte d'Italie Express n'est pas un train complet mais un train direct groupant des expéditions diverses, qui réunit sur la plus longue partie de l'acheminement les avantages du train complet.

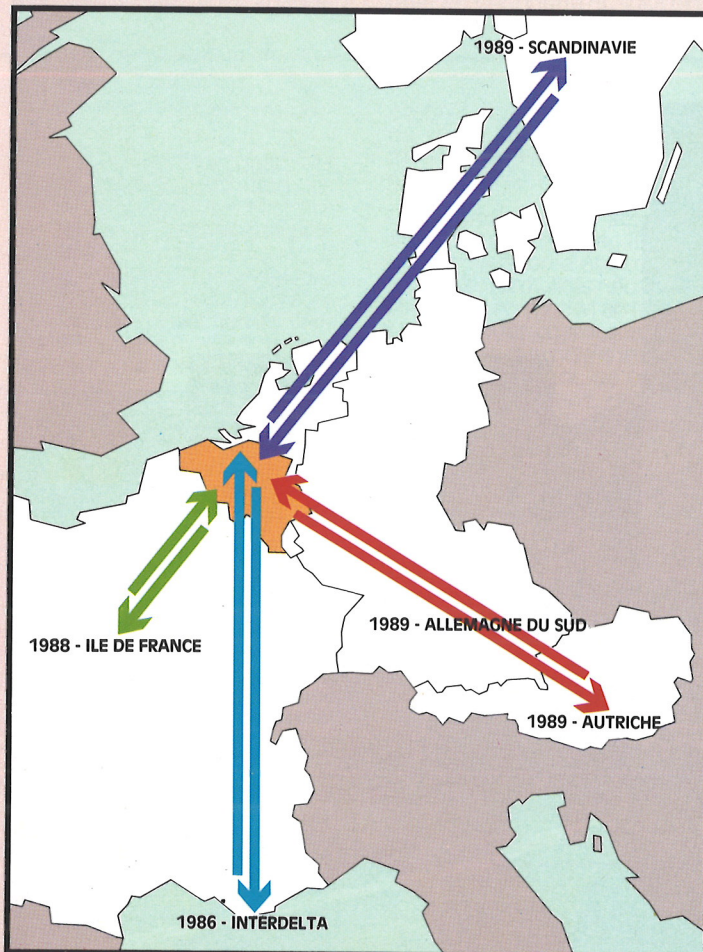
Il fallait aller encore plus loin: compléter ces trains de qualité par des atouts commerciaux qui les inscrivent dans une philosophie de transport contemporaine. C'est-à-dire inventer ce que pour l'instant on appelle toujours les **Express d'Axes**. Les expéditeurs belges connaissent bien le premier du genre, Interdelta.

Interdelta est un train direct

- entre la Belgique considérée comme une zone: rangée portuaire, Campine, centre et bassin sidérurgique traditionnelle (soit 80% du territoire);

- et onze zones françaises: les onze départements échelonnés sur le sillon rhodanien, de Lyon à Marseille;
- ouvert à (presque) toutes les marchandises;

- à circulation rapide (100 km/h, pas d'arrêt en frontière) trois fois par semaine: départs les mardis, mercredis et vendredis soirs, arrivées les jeudis, vendredis et lundis matins;



- à délai commercialement garanti: l'heure de livraison est annoncée dans le contrat; un retard de plus d'une heure entraîne le remboursement de 10% des frais de transport;

- à tarification moderne: indépendante de la nature et du poids des marchandises, par wagon, de zone à zone (départ et arrivée toutes gares des deux zones concernées), en tenant compte des prix du marché; le prix est fixé sur le champ grâce aux larges délégations octroyées aux vendeurs;

- assorti éventuellement de prestations complémentaires: acheminements terminaux au départ et/ou à l'arrivée pour des entreprises non raccordées au réseau...

En octobre 1986, lors de son lancement, Interdelta offrait deux départs par semaine et desservait une zone belge moins étendue, pour une gamme de marchandises restreinte. Son succès, son taux d'occupation élevé et son incontestable rentabilité ont engendré des extensions qui lui donnent aujourd'hui plus de qualité encore. Quant à la garantie de délai, c'est bien simple: aucun remboursement n'a dû être consenti depuis le premier voyage d'Interdelta.

D'autres express d'axes sont en préparation.

A l'horizon 88, un train du même genre effectuera la rotation entre la Belgique et l'île de France (autrement dit la région parisienne). L'année suivante, deux nouveaux axes verront le jour: vers la Scandinavie et vers l'Autriche (et le sud de l'Allemagne).

Les réseaux ferroviaires voisins du nôtre ont lancé aussi des offres de qualité du même genre, qui rencontrent un égal succès. A terme, ces express d'axes formeront le haut de gamme des transports ferroviaires internationaux sous le label **EURAIL CARGO**.