

Produisez, nous transportons

Le transport par fer s'intègre également comme premier ou dernier maillon dans la chaîne logistique. Le producteur est un spécialiste de la fabrication. Il confie la commercialisation de ses produits à un partenaire ou à une filiale spécialisée. Pourquoi devrait-il être un expert en transport? Ce rôle incombe au transporteur, et la SNCB entend bien le jouer en créant autour de la traction pure un environnement logistique qui dégage ses clients de tout souci autre que la production et la commercialisation de biens.

Désormais, pour le chemin de fer, transporter ne consiste plus exclusivement à assurer la traction des wagons chargés de marchandises.

Il s'agit de services de tous genres qui font du transport une prestation complète, inscrite dans un contrat unique, pour le prix le plus étudié possible.



La canalisation

**Le suivi
des transports**

**L'assistance
douanière:
un atout "vitesse"**

RailEasy

Des méthodes de choix

L'offre ferroviaire nouvelle s'articule sur un concept simple, la canalisation, complétée par des produits valorisants qui allient qualité, fiabilité et compétitivité.

La canalisation élève la qualité (plus particulièrement la vitesse),

le suivi électronique en temps réel garantit la fiabilité, l'assistance douanière rend l'offre compétitive en supprimant les arrêts en frontière, et les produits télématiques complémentaires permettent d'appliquer aux transports les ressources de l'informatique.

Plus question de faire suivre aux wagons chargés leur "petit bonhomme de chemin" par la voie la plus courte.

Il y a court et court.

Court en distance peut être long en délai ! Si les wagons passent par une cascade de triages, ils perdent non seulement le temps de ces manœuvres, mais souvent aussi le temps d'attente d'une desserte dans les gares de formation peu performantes.

Que pèseront - dans le délai total - les kilomètres supplémentaires parcourus à 90 ou 100

km/h en regard d'un ou plusieurs triages économisés et des heures gagnées parce que la desserte est plus fréquente ?

En polarisant le trafic sur des triages performants, par des itinéraires à grande capacité, bien desservis, les réseaux accroissent la vitesse commerciale (au point de gagner 24 heures et plus) et compriment leurs coûts.

Le service s'en trouve amélioré. Le cheminement des wagons est plus facile à maîtriser, le transport est d'autant plus fiable.

L'offre est dès lors plus compétitive, et plus rentable tant pour le client que pour le chemin de fer. Le bénéfice des uns et des autres se calcule :

- ★ en réductions de délais et en sécurité des stocks ;

- ★ en productivité du matériel roulant : rotation plus rapide qui permet une compression de l'effectif réseau et des parcs privés ;

- ★ en économies de manœuvres, qui doivent déboucher sur une meilleure rentabilité ;

★ en économies de tractions improductives qui, outre la rentabilité, accroissent la souplesse et la sécurité du trafic.

La canalisation est la démarche de base du Plan TOP, de Trans Euro Freight et des express d'axes. Au lieu de cheminer par plusieurs itinéraires dispersés, les wagons remis au transport dans les gares belges prennent une voie unique, capable d'absorber des flux importants, avant l'éclatement dans la formation étrangère la plus proche de la destination finale.

Devenue compétitive, l'offre doit prouver sa fiabilité pour qu'une clientèle de plus en plus nombreuse confie ses transports en confiance aux chemins de fer.

Le suivi télématique des expéditions est une démarche propre à asseoir cette confiance indispensable. Il fait partie, en Belgique, d'un ensemble de services appelé RailEasy.

L'informatisation généralisée des opérations dans les réseaux européens facilite le suivi en temps réel d'un nombre croissant d'acheminements. Désormais, expéditeurs et destinataires belges disposent d'une palette de moyens de contrôle qui leur permet

- de vérifier heure par heure la progression de leurs chargements ;

- de programmer avec précision la réception des marchandises et leur incorporation dans la chaîne de production ;

- d'organiser la gestion de leur parc privé de wagons ;

- de rentabiliser plus encore leurs transports en faisant usage des facilités télématiques nées en périphérie du suivi proprement dit.

Au 1er septembre 1987, les trois quarts des transports ferroviaires originaux ou destinés à la Belgique sont susceptibles d'être suivis électroniquement en temps réel.

Voyez à ce sujet notre encadré RailEasy.

Compétitif et fiable, le transport ferroviaire doit aussi être rapide. Les méthodes d'acheminement vont dans ce sens. Reste à les appliquer intégralement en levant toutes les barrières douanières susceptibles de ralentir le processus.

Il ne s'agit pas d'abolir purement et simplement les postes douaniers. La chose se fera dans 5/6 ans entre les pays de la Communauté européenne. Subsisteront alors les autres frontières,

à l'approche desquelles le problème restera égal.

Les expéditeurs/destinataires agréés par l'Administration des douanes sont autorisés à accomplir dans leurs installations propres les formalités exigées à l'exportation et à l'importation. Leurs wagons ne sont ni arrêtés en frontière ni détournés vers des entrepôts où ces formalités peuvent suivre leur cours.

A l'intention des autres clients, dont les expéditions pourraient être freinées, et exclues des

progrès accomplis en matière de délais, la SNCB joue désormais le rôle d'expéditeur/destinataire agréé.

Cela signifie qu'elle accomplit pour ses clients (avec lesquels une convention a été conclue) toutes les formalités nécessaires au départ comme à l'arrivée. De sorte que les chargements remis au transport dans les délais requis bénéficient de tous les progrès récents en terme de vitesse commerciale. Ils ne subissent plus d'arrêts en frontière

et arrivent à destination comme le prévoient les schémas garantis.

Cette offre de service rend accessibles à tous les clients tous les produits ferroviaires nouveaux, jusqu'au plus haut de la gamme, que la SNCB propose en service international. Elle est, par exemple, la condition sine qua non pour que les clients non agréés puissent intégrer leurs chargements dans les express d'axes.

Depuis son lancement en avril dernier, la gamme de services télématiques RailEasy a déjà connu des améliorations.

La Deutsche Bundesbahn est à présent raccordée au réseau international de communication Hermès. Toute l'Allemagne occidentale est donc maintenant couverte en direct de Belgique : les wagons peuvent y être suivis en temps réel.

Cette interconnexion porte à 75% la part des acheminements

que la clientèle belge peut suivre automatiquement en se servant d'un simple télex.

D'autres pays seront raccordés dans les mois qui viennent ; la proportion approchera donc progressivement les 100%.

En trafic intérieur, le document de transport peut être désormais supprimé sur tous les flux et par simple communication télex.

Par exemple, un client établi à Bruxelles peut réexpédier ses

marchandises au départ de toute gare du réseau belge en communiquant ses ordres de transport par télex. Cette facilité est toutefois réservée aux clients abonnés à RailEasy.

Cette décision étend singulièrement le champ d'application de la mesure :

- ★ il ne faut pas atteindre un plancher de trafic pour remplacer les documents de transport par une étiquette standard ;

★ le bénéfice de la mesure n'est plus seulement réservé à la clientèle informatisée.

Outre le suivi des wagons en temps réel et la transmission d'ordres de transport, RailEasy offre encore d'autres possibilités, notamment la réservation du matériel ou la commande des wagons.