

mobilité

pour le nouveau millénaire



www.sncb.be

sncb





sommaire

mobilité	1
une entreprise	2
<i>transformer un vaisseau amiral en une flotte flexible</i>	4
<i>un des réseaux ferroviaires les plus denses au monde</i>	5
<i>l'innovation, clé de l'avenir</i>	5
les activités	6
<i>une nécessité: investir</i>	7
<i>le plan décennal d'investissements</i>	7
<i>un train confortable et rapide pour tous</i>	8
<i>la gare: davantage de valeur ajoutée</i>	9
<i>le trafic international</i>	10
<i>le transport de marchandises par train</i>	11
<i>le transport de colis</i>	12
<i>les filiales de la SNCB</i>	13
<i>les étapes</i>	14
<i>un avenir prometteur</i>	16

mobilité

pour le nouveau millénaire

› La maîtrise des flux de transport sera le **grand défi** du siècle qui s'annonce. Les chemins de fer se **transforment** en profondeur, non pas pour suivre les **changements**, mais pour les anticiper.

1926 - 2001. Créée voici 75 ans, la Société Nationale des Chemins de fer Belges possède une expérience de plus de 160 ans en matière d'exploitation ferroviaire. Aujourd'hui, la SNCB s'ouvre résolument sur l'Europe. Grâce à la réalisation du réseau de trains à grande vitesse, les principales villes de Belgique sont reliées aux grandes métropoles du nord-ouest européen. Dans ce contexte, le transport international des voyageurs, comme celui des marchandises, s'organise en étroite collaboration avec les réseaux voisins.

La libre circulation des personnes et des marchandises. Ce concept fondateur de l'Union Européenne devient peu à peu une réalité. Afin de créer une unité de temps et d'espace sur notre continent, les chemins de fer ont conçu un moyen de déplacement rapide et performant: le train à grande vitesse (TGV), dont les atouts sont sans équivalent en transport terrestre.

Libre concurrence. Les chemins de fer furent longtemps nationaux, étant l'épine dorsale d'une industrie nationale, avec des règles et des techniques spécifiques. Les directives européennes prônent désormais un réseau ferroviaire ouvert dans toute l'Union. Différents exploitants peuvent faire offre de services dans toute l'Europe: la porte est ouverte à la libre concurrence.

Modernité et confort. La SNCB répond avec dynamisme au défi de la libre concurrence. Elle modernise profondément son réseau intérieur, construit en un temps record un réseau de lignes à grande vitesse et accroît les performances de son offre marchandises. L'amélioration du confort et de l'accueil d'une clientèle toujours plus nombreuse constitue une priorité, qui se traduit notamment par l'acquisition d'un matériel roulant ultra-moderne et par la modernisation des gares et de leurs abords. La SNCB a créé des filiales spécialisées dans des secteurs à haute valeur ajoutée qui valorisent son savoir-faire et son expérience de premier plan.



Une nouvelle mobilité. La mobilité est devenue un problème majeur de nos sociétés et la fin des monopoles annonce le renouveau du Rail. Si, lors des années 60, le trafic ferroviaire a perdu du terrain par rapport au transport automobile, les années 90 ont inversé cette tendance. La congestion croissante du réseau routier, les accidents de circulation et la préservation de l'environnement ont changé les données. On redécouvre les qualités du train: économe en énergie, il est une alternative idéale aux embouteillages, un moyen de transport sûr par rapport à la route et il préserve notre environnement.

Satisfaire le client. Afin d'offrir à sa clientèle un transport ferroviaire à la hauteur de ses exigences, la SNCB réalise un programme pour accroître son offre de services, ainsi que la fiabilité, le confort et la ponctualité de ses trains.



une entreprise

belge avec une vision européenne





Créée en 1926, la SNCB, principal employeur et investisseur du pays, a toujours tenu un rôle prépondérant dans l'économie nationale.

Elle a le statut d'entreprise publique, l'Etat belge étant actionnaire pour 99,8 %.

Le gouvernement fédéral fixe les lignes directrices de la stratégie et détermine les grands projets d'investissement, ainsi que la manière dont la SNCB doit accomplir sa mission de prestataire de services publics.

Les missions de la SNCB se concentrent sur l'organisation du transport ferroviaire national de voyageurs, l'entretien de l'infrastructure et le développement du transport combiné (rail + route) de marchandises.

L'offre ferroviaire internationale "voyageurs" et le transport de marchandises, ainsi que les activités de diversification de la SNCB entrent dans la logique commerciale: ces trois secteurs d'activités doivent donc être rentables.

La directive européenne 91/440 annonce une ère nouvelle. En effet, elle prévoit la scission, à tout le moins comptable, de l'exploitation et de l'infrastructure. Elle ouvre ainsi la concurrence.

Pour traduire la directive européenne dans les faits, la SNCB s'est profondément restructurée en 1998, marquant la fin d'une gestion centralisée. L'entreprise est désormais répartie en unités de production et de services qui assument leurs responsabilités budgétaires. Cette organisation clarifie le partage des compétences et de la comptabilité.

Cette mutation a permis à la SNCB d'adopter une orientation plus commerciale et de se fixer l'objectif d'un équilibre financier en 2005.

transformer un vaisseau amiral en une flotte flexible

ne entreprise une entreprise une entreprise une entreprise une entreprise une entreprise une entreprise



› La nouvelle gestion de la SNCB a l'ambition d'amener les Chemins de fer Belges dans le peloton de tête des entreprises ferroviaires européennes.

Un plan d'entreprise, intitulé Objectif 2005, donne un sens et une direction à la restructuration de la Société. C'est l'instrument de navigation le plus important de la vaste flotte SNCB.

En effet, depuis 1998, la SNCB a cessé d'être un lourd vaisseau amiral, pour se transformer en une flotte flexible.

Les activités-clés de l'entreprise sont rassemblées et gérées au sein de Centres d'Activités, composés de différentes unités, qui travaillent sous la conduite du Comité de Direction, assisté par les Unités Centrales de Coordination. La logistique et les fournitures de services dépendent des Centres de Services.

L'Administrateur-Délégué fixe le cap général de l'entreprise, assisté de cinq Administrateurs-Directeurs.

Chacun d'eux est responsable d'une partie des unités, dirigées par un manager. Le Comité de Direction, présidé par l'Administrateur-Délégué, a cinq représentants régionaux : les Directeurs de District.

La nouvelle structure permet un management novateur au niveau central comme au niveau des unités.

Au sein de la flotte, chaque navire se développe de façon autonome. Il existe ainsi une relation interne basée sur une logique concurrentielle d'offre et de demande des prestations à effectuer, tandis qu'à l'extérieur, le client est plus que jamais le roi.



un des réseaux ferroviaires les plus denses au monde

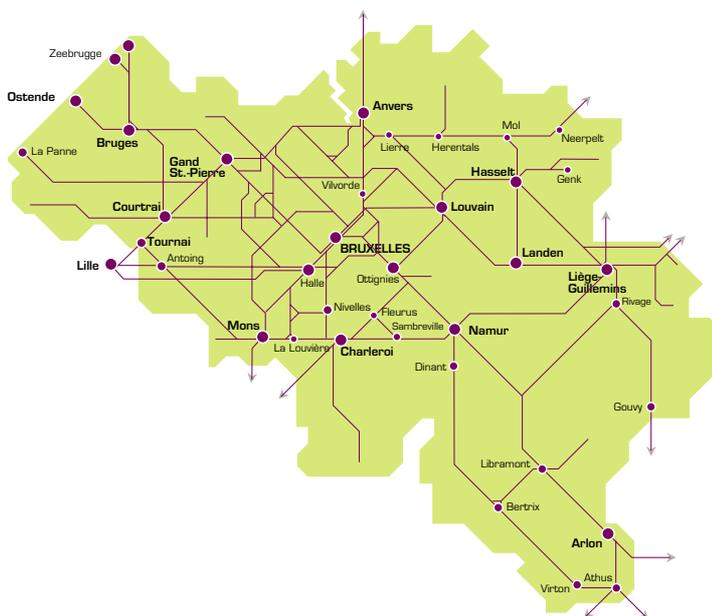
Le réseau SNCB est régulièrement modernisé pour mieux répondre aux besoins de la clientèle. Les trains atteignent un niveau de ponctualité appréciable et présentent des chiffres en matière de sécurité qui font du transport ferroviaire l'un des plus sûrs qui soit.

La SNCB exploite 3.400 km de lignes de chemin de fer. La densité de ce réseau peut se comparer à celle des infrastructures de métro des plus grandes métropoles européennes.

Le réseau des voyageurs, ramifié en forme d'étoile autour de Bruxelles, est traversé par deux dorsales, l'une wallonne, l'autre flamande.

L'infrastructure du transport des marchandises relie les ports et les bassins industriels. La plupart des entreprises de transport en vrac disposent d'une connexion directe avec le réseau ferroviaire. Ainsi, le port d'Anvers est équipé de 1000 km de rails.

Depuis 1993, la SNCB construit un réseau à grande vitesse où les TGV circuleront à 300km/h. Ces nouvelles lignes relient la Belgique à la France, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas et l'Allemagne.



l'innovation, clé de l'avenir

Afin d'accroître le rendement et la fiabilité de ses équipements, la SNCB recourt aux technologies les plus innovatrices.

La SNCB s'est dotée d'un système informatique qui permet de suivre l'évolution du trafic ferroviaire en temps réel. La signalisation est informatisée, afin d'améliorer la fluidité du trafic ferroviaire et de rationaliser son contrôle. Le poste à commande électronique (EBP), qui offre beaucoup d'avantages, permet aussi le regroupement de nombreux petits postes d'aiguillages.

Pour le transport des marchandises, des systèmes de tri automatisés et d'échanges informatisés des données permettent une méthode de travail souple et rapide.

La SNCB développe son propre réseau de fibres optiques, offrant un éventail de possibilités d'application en communication numérique.

Des simulateurs de train améliorent l'efficacité de la formation des conducteurs. Produisant des images virtuelles, ils permettent aux futurs conducteurs d'être confrontés à de très nombreuses situations, y compris les plus rarissimes.





les activités





une nécessité : investir

Pendant la période 1996-2005, la SNCB investit massivement pour le renouvellement de ses infrastructures et de ses bâtiments, pour l'acquisition de matériel roulant nouveau et pour l'amélioration de ses services. Ce plan décennal représente 370,3 milliards de francs d'investissements pour les différents secteurs d'activités de l'entreprise.



le plan décennal d'investissements :

	BEF milliards	EURO millions
réseau intérieur	118,5	2.926
matériel roulant réseau intérieur	106,1	2.620
adaptation tronçons mixtes (trafic national + grande vitesse)	36,6	903
infrastructure TGV	75,2	1.857
matériel roulant TGV	4,2	104
restructuration SNCB	29,7	733
TOTAL	370,3	9.143

un train confortable

et rapide pour tous

Offrir à un maximum de personnes la possibilité de se déplacer en train en Belgique, telle est la mission confiée par les pouvoirs publics à la SNCB.

Un contrat de gestion conclu entre le gouvernement fédéral et la SNCB détermine le niveau de service que les chemins de fer doivent assurer. Les pouvoirs publics rétribuent la SNCB pour l'exécution de cette mission.

Du neuf sur le réseau

Depuis le début des années 90, la SNCB a engagé d'importants investissements dans l'achat de nouveau matériel roulant. Le premier modèle "nouvelle génération" est apparu sur les voies fin 1995.

Il s'agit de la voiture i11, qui offre un très grand niveau de confort: sièges en configuration 2+2 en seconde classe, climatisation, toilettes en circuit fermé, éclairage étudié, lampes de lecture individuelles, repose-pieds, tablette escamotable et affichage électronique de l'itinéraire et de la destination.

Les premières automotrices AM 96 furent lancées en 1997 et sont équipées du même confort que les voitures i11.

Les puissantes locomotives de série 13, furent mises en service en 1999. Pouvant rouler à 200 km/h, elles conviennent aux liaisons rapides "Intercités" de demain.

On verra bientôt rouler sur les axes régionaux de nouveaux autorails diesel offrant un confort de haut niveau. Par ailleurs, afin d'offrir plus de capacité sur les lignes les plus fréquentées, des trains à double étage seront prochainement mis en service.

L'acquisition de nouveau matériel roulant va de pair avec la modernisation systématique du parc existant, afin d'offrir à tous les voyageurs le meilleur confort possible.

La mobilité de demain

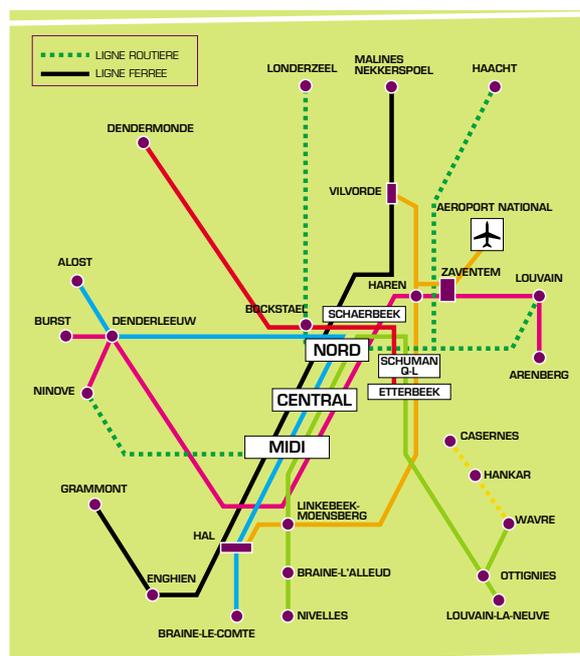
Un trafic intérieur fluide est la clé de la mobilité du futur. Pour améliorer le transport autour de la capitale, la SNCB double la capacité des lignes Hal-Bruxelles et Louvain-Bruxelles. La vitesse maximale pourra atteindre jusqu'à 160 ou 200 km/h sur plusieurs lignes du réseau. Les entrées et les sorties des gares sont réétudiées pour fluidifier le trafic.

La SNCB examine la création d'un Réseau Express Régional (RER) autour de l'agglomération bruxelloise, en concertation avec les autorités fédérales, régionales et les sociétés de transport concernées.

La SNCB prépare activement le transport intérieur de voyageurs pour le nouveau siècle. Avec un seul objectif : la qualité.



➤ La SNCB prépare le réseau intérieur de demain. La qualité devient le concept fondamental.



la gare : davantage de valeur ajoutée

› La gare et ses abords se transforment en centre économique réunissant nombre d'activités concernant le voyage en train. Pilier d'un ensemble urbanistique, la gare offre une valeur ajoutée au client et à la SNCB.



Les principales gares et les points d'arrêt du pays font l'objet d'une importante modernisation. Cela va de l'augmentation du nombre de sièges dans les salles d'attente à l'amélioration de l'information et de la signalétique, à la modernisation complète du bâtiment.

Lorsqu'elle présente une valeur architecturale et historique, la gare est restaurée pour retrouver toute sa splendeur. Bruxelles-Midi, Anvers-Central, Namur et Gand Saint-Pierre sont transformées, agrandies et modernisées. La gare de Liège-Guillemins sera remplacée par un nouvel édifice accueillant, confortable et fonctionnel résolument tourné vers le XXIème siècle.

Les abords des gares sont repensés: création de parkings et accroissement d'emplacements, garages pour vélos et coopération avec les autres sociétés de transport public pour de meilleures correspondances. Un système d'information permet au conducteur de bus d'attendre le train en correspondance dans une cinquantaine de gares. Ce système est également développé pour d'autres gares concernées par les correspondances train/bus.



le trafic international

la grande vitesse et le confort



300 km/h

➤ Grâce aux trains à grande vitesse (TGV), les Chemins de fer sont entrés dans une ère nouvelle. Et leur succès dépasse largement les prévisions.

C'est en Belgique que bat le coeur du réseau à grande vitesse Nord-Est européen.

La SNCB poursuit sans relâche le développement des lignes à grande vitesse. Une première étape fut franchie en décembre 1997, lors de l'inauguration de la ligne TGV entre Bruxelles et la frontière française.

L'achèvement de la ligne Bruxelles – frontière allemande est prévu pour 2005. Cependant, la nouvelle section de ligne entre Louvain et Liège sera déjà mise en service en 2002. La liaison à grande vitesse vers les Pays-Bas devrait, quant à elle, être inaugurée en 2005.

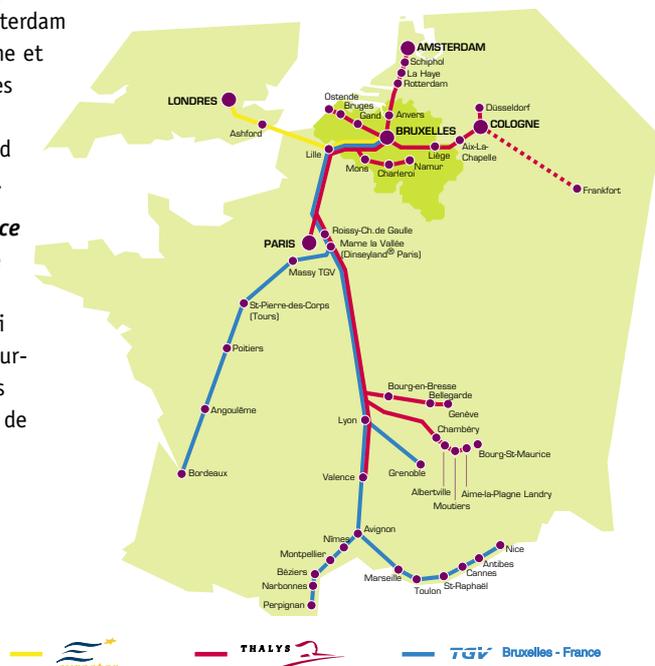
Eurostar, le spécialiste des liaisons rapides avec Londres, long de 400 mètres, est spécialement conçu pour circuler dans le tunnel sous la Manche. Par tous les temps, il mène ses passagers confortablement jusqu'au centre de Londres.

Thalys, le train bordeaux et argent, associe confort et service pour tous avec une vitesse jusqu'alors inconnue. Trait d'union à grande vitesse entre plus de vingt villes européennes, Thalys offre des liaisons directes entre Paris et les plus importantes villes belges, avec Rotterdam et Amsterdam, ainsi qu'avec Cologne et Düsseldorf. Thalys propose aussi des liaisons directes vers l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, Disneyland Paris, les Alpes, Genève et Valence.

De nombreux TGV Bruxelles - France quittent la Belgique pour se rendre directement à Lyon, Avignon, Marseille, Grenoble, Bordeaux, ainsi que dans les Alpes. Grâce au contournement de la capitale française, les voyageurs ne doivent plus changer de train ni de gare à Paris.

Trains internationaux classiques

Les trains internationaux classiques conservent leur intérêt. Il s'agit le plus souvent de trains à destinations touristiques: les autotrans vers le midi de la France et l'Italie, ceux menant aux sports d'hiver et les trains de nuit vers les principales villes européennes. Des trains de jour et/ou de nuit desservent chaque semaine, voire chaque jour, la France, l'Allemagne, la Suisse, l'Autriche et l'Italie.



la grande vitesse et le confort



[1]



[2]



la grande vitesse et le confort la grande vitesse



le transport de marchandises par train

une solution ingénieuse

› Le trafic de marchandises a tout avantage à se développer sur le rail, dans une Europe au trafic routier saturé. La politique de la SNCB en matière de marchandises se traduit par une large présence dans les ports belges et la réalisation d'infrastructures ultraperformantes.



De concert avec les chemins de fer luxembourgeois, français, italiens et espagnols, la SNCB a ouvert le premier corridor européen de fret. Appelé BELIFRET, ce corridor, qui traverse le continent européen du nord au sud permet d'acheminer les marchandises en souplesse, avec un gain de temps de 20% par rapport aux liaisons antérieures.

Près de la moitié du volume transporté transite via le port d'Anvers. Les ports de Gand et de Zeebrugge génèrent aussi d'importants volumes. De plus, le train joue un rôle important dans les grands bassins industriels de Charleroi et de Liège. Toutes ces zones disposent d'une liaison directe avec l'ensemble de l'Europe.

Le Centre d'Activités B-Cargo est responsable du transport des marchandises, tant conventionnel que combiné.

Transport combiné

Le transport combiné recèle un important potentiel de développement. Anvers est un des ports à conteneurs européens à l'expansion la plus rapide. Zeebrugge et Gand sont en constante progression. A l'intérieur du pays, la SNCB dispose de terminaux pour le transport combiné: Dry Port Muizen, Athus, Bressoux, Mouscron, Euro-Combi-Est à Liège et Bruxelles TT.

B-Cargo se situe au coeur des développements du transport de marchandises et offre un bel éventail de liaisons. Le client peut opter pour des trains qui opèrent au sein des réseaux Quality Net, Cortax et North European Network ou pour un train direct que B-Cargo propose vers tous les pays du Nord-Ouest de l'Europe, la République tchèque, la Pologne, la C.E.I. (ex-URSS) et la Hongrie.

Transport conventionnel

B-Cargo propose également diverses possibilités d'acheminement. Ainsi, dans le cadre des convois portant le label EurailCargo, des wagons isolés, expédiés par des clients différents, peuvent être acheminés entre des gares de formation par des trains réguliers circulant 24 heures sur 24 dans les régions d'Europe à forte activité économique. Avantages : rapidité, sécurité et qualité.

L'avenir

Si B-Cargo réalise la majeure partie de son chiffre d'affaires dans le transport de produits en vrac, ses possibilités de croissance se trouvent surtout dans le transport combiné. Pour assurer l'avenir de ce type de transport et mieux desservir le marché, l'offre est améliorée en permanence.



transport de colis

Le service "messagerie" de la SNCB
s'ouvre sur le monde et se diversifie



Créée en 1993, ABX Logistics développe les activités de messagerie de la SNCB (transport de colis). En quelques années, ABX s'est rapidement hissée au premier rang de son secteur en adoptant une stratégie de diversification et de développement résolument tournée vers l'international. Ses performances et son dynamisme lui ont permis de devenir un acteur majeur sur le plan mondial.

En 1999, ABX Logistics a fait l'acquisition de trois entreprises de transport aux Pays-Bas, pris une participation dans une société dont le siège se situe en Grande-Bretagne et est devenue propriétaire d'une entreprise en Corée du Sud et aux Philippines. Par la suite, trois autres sociétés, leaders de leur marché en France, en Italie et au Portugal, ont rejoint le groupe.

ABX Logistics dispose de 450 bureaux répartis dans 29 pays et compte 16.000 collaborateurs. Numéro 1 en Belgique, ABX est numéro 5 en Europe et se situe dans le peloton de tête des 10 plus importantes sociétés du secteur sur le plan mondial.

Guichet unique

ABX Logistics offre à ses clients des services dans lesquels sont intégrés tous les modes de transport et de logistique (Rail, Route, Logistique, Air et Mer). Ce qui lui a permis de développer le concept de "guichet unique": ABX répond à tous les besoins de transport d'une entreprise et offre ainsi à ses clients la facilité d'un interlocuteur unique pour l'acheminement de tous ses produits.

Croissance internationale et diversification constituent pour ABX Logistics les mots clé qui lui permettent d'offrir à ses clients un service de grande qualité.



les filiales de la SNCB:

savoir-faire et flexibilité

Les filiales déploient leurs activités notamment en génie civil, construction, techniques ferroviaires, architecture, transport de marchandises, voyages en train et financement.

Afin de rentabiliser son expérience dans différents domaines, la SNCB a créé plusieurs filiales. Ainsi, des connaissances spécifiques peuvent être proposées sur les marchés mondiaux.

Des filiales ont été créées dans le cadre du projet TGV. TUC Rail intervient dans la réalisation des lignes en qualité de bureau d'études et de responsable du suivi.

D'autres filiales ont été créées pour le développement des gares TGV, pour les opérations immobilières et la commercialisation des espaces concernés.

Eurostation se charge ainsi de Bruxelles-Midi et d'Anvers-Central, tandis qu'Euro Liège TGV est responsable de la future gare liégeoise.

La filiale Transurb, qui développe et assiste des projets dans le monde entier, possède un riche savoir-faire et d'importantes compétences techniques liées au rail. La filiale mixte SNCB/Transurb Technirail est intégrée à Transurb.

Les plus anciennes filiales appartiennent au transport de marchandises. Dans ce domaine, le transporteur routier Depaire fut absorbé par ABX, qui conforte ainsi son leadership dans le transport de colis. Les spécialistes du traitement de conteneurs Interferry et Ferry-Boats ont fusionné pour former Inter-Ferry-Boats.



les étapes



Premier train en Belgique
(et sur le continent européen)
entre Bruxelles et Malines



Première ligne électrifiée en
Belgique, entre Bruxelles et Anvers

Création de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Lancement des "trains blocs" : les premiers trains
nationaux express à composition fixe

1835

1912



Lancement des "Trans Europ Express": des trains internationaux marqués d'un label de qualité



Dernier parcours d'un train à vapeur en service commercial entre Ath et Denderleeuw



Inauguration de la jonction Nord-Midi à Bruxelles

Le gouvernement fédéral décide la construction d'un Réseau Express Régional à Bruxelles et dans son agglomération

Inauguration de la première ligne à grande vitesse en Belgique, entre Bruxelles et la frontière française

Mise en service de Thalys

Lancement d'Eurostar, le premier train à grande vitesse en Belgique

Le gouvernement fédéral décide la construction d'un réseau à grande vitesse en Belgique



La SNCB fête ses 75 ans



un avenir prometteur

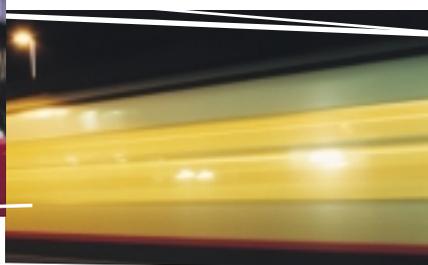
2001: La SNCB fête ses 75 ans

> Jamais dans son histoire, la SNCB n'a autant investi: 370 milliards de francs en dix ans. Cela en fait le plus gros investisseur belge.

Les Chemins de fer se modernisent en profondeur pour offrir un confort et des services de grande qualité aux 140 millions de voyageurs qui se déplacent en train chaque année.

Par ailleurs, la SNCB développe également ses activités commerciales dans un environnement hautement concurrentiel. Des unités comme ABX pour le transport des petits colis ou B-TELECOM dans le domaine des télécommunications, s'engagent sur la voie prometteuse d'un futur où efficacité rime avec rentabilité.

Investir dans la modernisation de son réseau intérieur et se donner les moyens d'influer sur un monde où règne plus que jamais la libre concurrence: telle est la stratégie de la SNCB qui aborde en confiance le XXIème siècle.



Vous souhaitez recevoir plus d'informations?

téléphonez au numéro vert (en Belgique):

078 15 48 05 (au tarif zonal)

.. (32) (0)2 526 37 71

Prix et horaires:

renseignements dans les gares

ou au .. (32) (0)2 555 25 25

Deze brochure bestaat ook in het Nederlands

www.sncb.be