

## **SNCB Fret optimise la qualité vers l'Allemagne**

**Dans un marché libéralisé, SNCB Fret poursuit ses objectifs de qualité et de productivité afin de rester un acteur incontournable du transport de marchandises par voie de fer tant sur le plan national que sur le plan international. La fin des travaux d'électrification de la ligne 24 Belgique –Allemagne via Montzen-Aachen West permet à la SNCB de continuer sur la voie des corridors européens et de développer un nouveau projet avec la DB Schenker.**

Optimiser la production de grands flux internationaux par la création de corridors, c'est l'un des axes stratégiques importants de SNCB Fret. Ainsi, SIBELIT fut créé en 2006 et à cette époque, SNCB Fret avait annoncé son intention de mettre en place une opération comparable pour les trafics de et vers l'Allemagne et en transit par l'Allemagne.

La fin des travaux d'électrification de la ligne 24 Belgique – frontière allemande ouvre la voie à la SNCB pour développer un projet d'optimisation de production qui assurera tous les transports internationaux entre des points situés en Belgique et en Allemagne. Cela représente pour SNCB Fret environ 21 000 trains par an ou une centaine de trains par jour.

Les itinéraires suivis seront les suivants : Montzen – Aachen – Cologne d'une part et Essen/Rosendael-Venlo/Bad Bentheim-Ruhr d'autre part.

Dans ce cadre, SNCB Fret a pris en location en novembre 2007 auprès de la firme Angel Trains des locomotives électriques quadritensions type TRAXX de Bombardier. Ces locomotives, de type 28, sont spécialisées pour le trafic de marchandises. Elles peuvent circuler à une vitesse de 140 km/h et tracter, sur les axes Zeebrugge/Gand/Anvers/Charleroi/Liège - Montzen, des

charges de 1800 tonnes brutes au moins. Elles sont louées pour une période de 10 ans et permettront, dès la mise en service de la ligne Montzen –Aachen électrifiée, de réaliser des trains vers l'Allemagne, sans arrêt à Montzen. Ces locomotives sont également homologuées et dotées des équipements de sécurité permettant de circuler en Allemagne, aux Pays-Bas (route de la Bethuwe incluse) et en Belgique.

En juin 2009, toutes les locomotives Traxx louées chez Angel Trains devraient être livrées. A ce moment, l'ensemble des trains sur l'axe Montzen – Aachen West seront assurés avec 32 locomotives électriques pluri courant et les changements de locomotives à la frontière ne seront plus nécessaires.

Dans le courant de l'année 2009, la nouvelle structure du département marchandises de la SNCB entrera en fonction, même si ses composantes existent déjà. Concrètement, outre l'opérateur B-Cargo, SNCB Fret se composera de trois filiales commerciales : IFB et TRW pour le trafic de conteneurs, Rail Force pour le transport de produits chimiques et automobiles et enfin Xpedys pour l'acier et le vrac.

Cette restructuration s'inscrit dans la phase finale de la stratégie développée en 2003 par Marc Descheemaeker (à l'époque, directeur général de la division Marchandises et Opérations de la SNCB et actuellement CEO SNCB) autour de trois piliers : opérateur régional, gestionnaire de corridors et spécialiste de segment. La scission entre les activités commerciales et logistiques permettra d'offrir aux clients un meilleur service, mieux adapté à leurs demandes.

B-Cargo, plaque tournante du groupe Fret, continuera à assurer la production des trains pour les filiales commerciales.

Enfin, les filiales de production livrent la traction sur les grands corridors : SIBELIT, entre Anvers et Bâle, et sous peu une collaboration opérationnelle pour les trafics vers l'Allemagne.

Dans ce contexte, SNCB Fret a l'ambition d'encore améliorer la qualité de ses services et la productivité au sein du groupe.

## NMBS-vrachtgroep optimaliseert de kwaliteit naar Duitsland

**In een geliberaliseerde markt streeft de NMBS-vrachtgroep ernaar om een belangrijke speler te blijven in het binnenlandse en internationale goederenvervoer per spoor. Haar kwaliteits- en productiviteitsdoelstellingen staan hierbij centraal. Nu de elektrificatiewerken aan lijn 24 België- Duitsland via Montzen – Aachen West er op zitten, gaat NMBS verder met het ontwikkelen van Europese corridors met een nieuw project: een operationele samenwerking met DB Schenker.**

Een belangrijke strategische as van de NMBS-vrachtgroep is het optimaliseren van de productie van de grote internationale vervoersstromen door het creëren van corridors. Zo werd in 2006 SIBELIT opgericht. Op dat moment had de NMBS-vrachtgroep ook haar intentie aangekondigd om een gelijkaardige operatie te starten voor het verkeer van, naar en door Duitsland.

Het einde van de elektrificatiewerken aan lijn 24 België - Duitse grens opent voor NMBS de weg naar een nieuw project om de productie verder te optimaliseren onder de vorm van een operationele samenwerking met DB Schenker. Dit corridorproject zal alle internationale transporten verzekeren tussen bepaalde locaties in België en Duitsland. Voor de NMBS-vrachtgroep betekent dit ongeveer 21 000 treinen per jaar of een honderdtal treinen per dag.

De gevolgde trajecten zijn Montzen – Aachen - Keulen en Essen/Rosendaal – Venlo/Bad Bentheim –Ruhr.

Voor dit project heeft de NMBS-vrachtgroep in november 2007 bij de firma Angel Trains een bestelling geplaatst voor de huur van vierspanningslocomotieven type TRAXX van Bombardier. Deze locomotieven type 28 zijn speciaal voorzien voor het vrachtvervoer. Ze kunnen rijden met een snelheid van 140km/u en op de assen Zeebrugge/Gent/Antwerpen/Charleroi/Liège-Montzen kunnen ze ladingen slepen van op zijn minst 1800 ton bruto. De locomotieven zijn gehuurd voor een periode van 10 jaar en maken het mogelijk om, na de indiensttreding van de geëlektrificeerde lijn Montzen – Aachen, zonder stop in Montzen door te rijden naar Duitsland.

1 / 2

Deze locomotieven zijn eveneens gehomologeerd en uitgerust met de nodige beveiligingsapparatuur om in Duitsland, Nederland (Betuwelijn inbegrepen) en in ons land te rijden.

De levering van alle bij Angel Trains gehuurde TRAXX-locomotieven is voorzien in juni 2009. Dan zullen op de as Montzen – Aachen West 32 elektrische meerspanningslocomotieven rijden, waardoor het niet meer nodig zal zijn om aan de grens de locomotieven te wisselen.

In de loop van 2009 treedt de nieuwe structuur van de vrachtdivisie van NMBS in werking. De componenten van deze vrachtdivisie bestaan vandaag al. Naast operator B-Cargo bestaat de NMBS-vrachtgroep uit 3 commerciële filialen: IFB en TRW voor het containervervoer, Rail Force voor het transport van chemische producten en auto's en Xpedys voor het vervoer van droge bulk en producten uit de metaalindustrie.

Deze herstructurering maakt deel uit van de laatste fase van de strategie die in 2003 door Marc Descheemaeker (toen directeur-generaal Operaties en Goederen van NMBS en huidig gedelegeerd bestuurder NMBS) opgesteld werd. Die strategie bestaat uit 3 peilers: regionale operator, corridor manager en segmentspecialist. De splitsing tussen de commerciële en logistieke activiteiten maakt het mogelijk om de klanten een betere en meer aangepaste service te bieden.

B-Cargo, draaischijf van de vrachtgroep, blijft de productie van treinen garanderen voor de commerciële filialen.

De productiefilialen leveren tractie voor de grote corridors: SIBELIT (tussen Antwerpen en Basel) en het samenwerkingsproject met DB Schenker op de corridor voor het verkeer richting Duitsland.

Binnen deze context heeft de NMBS-vrachtgroep de ambitie om de kwaliteit van haar diensten en haar productiviteit binnen de groep nog te verbeteren.