

LE TRAFIC MARCHANDISES EN 1988 :  
TRANSPORTER PLUS AVEC MOINS DE TRAINS !

\*\*\*\*\*

En 1988, nous avons transporté 1.796.100 de tonnes marchandises de plus qu'en 1987 (+ 2,7 %). Avec les trains complets et ceux du trafic diffus, nous atteignons un tonnage transporté d'environ 66 millions de tonnes.

Ces 65.784.100 tonnes ont été transportées par 309.414 trains de marchandises, ce qui représente une diminution de 2.799 trains par rapport à 1987. **Un train complet** est, en principe, un train qui, sur son trajet achemine un ensemble de wagons chargés ou vides, remis par un même expéditeur pour un même destinataire. **Un train du trafic diffus** achemine des wagons expédiés isolément ou en groupes.

L'augmentation de ce tonnage s'est surtout manifesté dans la partie Nord.

Ainsi, pour le seul port d'Anvers, on a constaté une augmentation de 12 % dans le trafic de minerais et près de 15 % dans celui du charbon (dû en partie à la fermeture de certaines mines dans le Limbourg).

Dans la partie Sud, les résultats apparaissent également encourageants.

Le trafic de coils (rouleaux de tôle) et des autres produits métallurgiques de Carlam (Châtelet) s'est accru de 20 % tandis que celui de Athus (conteneurs) augmentait de 8,5 %.

Modifications au trafic diffus.

Un objectif important du plan TOP consiste à amener à destination le jour B les wagons remis au transport le jour A. Cet objectif jour A/jour B a été réalisé à 94,7 %.

En général, entre certaines gares de triage belges et étrangères, des trains directs ont été créés : cette mesure présente l'avantage d'accélérer sensiblement l'acheminement et de diminuer considérablement les risques d'avaries au cours du trajet.

Ainsi, 3 trains circulent actuellement de Bettembourg (CFL) vers Anvers-Nd et 1 train de Stockem vers Woippy (SNCF). Le nouveau train "Bananes express" relie Anvers BE à Kœln Eifeltor en assurant la correspondance au système allemand Intercargo, de sorte que les wagons partant d'Anvers le jour A à 14h, parviennent le jour B vers 7h dans  $\pm$  200 gares DB.

Le train Interdelta circulant entre Anvers-Nd et Lyon, avec escale à Anvers-Schijnpoort, Schaerbeek et Stockem achemine les wagons de toutes les zones belges (excepté Monceau) destinés aux gares situées entre Lyon et Marseille de sorte que ceux-ci, pour la plupart, parviennent déjà à destination le jour C à 7h.

En 1988, ce train a connu un réel succès; le nombre de circulations hebdomadières est passé de 3 à 4. Dans le sens France - Belgique, une troisième circulation sera prévue à partir du 28.05.89.

#### Trafic par trains complets.

---

Le trafic intérieur a connu de **nouveaux trafics** importants : trafic de coûts entre Chertal et Renory-Port (en 1988 : 1722 wagons - 93000 T) - trafic autos entre Genk et Zeebrugge (à raison de 2 trains par jour et de 200 autos par train).

Suite à un incident technique grave à Ougrée, l'approvisionnement de Chertal en fonte en fusion s'est réalisé provisoirement au départ de Dunkerque, d'Ukange (en Alsace) et de Rheinhausen (Allemagne). Un nouveau trafic de fonte en fusion a par ailleurs débuté entre Dunkerque et Gand-Nd (Sidmar) via La Panne.

Le **trafic combiné rail/route** a non seulement connu une hausse appréciable mais a de plus été accéléré sur certaines relations; ainsi l'amélioration de la correspondance à Muizen a permis un gain de 6h dans la relation Anvers - Scandinavie. Tandis que la concentration des correspondances à Quévy a permis de gagner 2h dans la relation Italie/France - Belgique.

Sur la relation Belgique - Italie via Stockem, 2 nouveaux trains ont été mis en circulation pour le trafic conteneur : l'un au départ d'Anvers-Schijnpoort, le second au départ de Zeebrugge. Un nouveau trafic de ferroulage (1 train/jour par sens) entre Bâle et Anvers a également vu le jour.

---

### TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES.

#### ACCORD DB/NS/OBB/CFF/SNCB.

Le transport de marchandises dangereuses par wagons complets représente 12 % du trafic de la SNCB et son importance devrait s'accroître sensiblement au cours des prochaines années. Ces transports tombent sous l'application du RID (Règlement International des marchandises Dangereuses).

En 1986, 3 réseaux (DB/NS/OBB) ont conclu une convention par laquelle ils s'engageaient à vérifier que les dispositions prévues par le RID étaient respectées par les expéditeurs. Le but était à la fois d'augmenter la sécurité et d'accélérer le passage des wagons en frontière renforçant ainsi la position concurrentielle du rail.

La SNCB et les CFF ont décidé de se joindre à cet accord à partir du 28.05.89.

Afin d'instruire et de sensibiliser le personnel aux nouvelles dispositions, des séances d'information et de recyclage sont organisées en avril et mai.

La régularité du trafic ferroviaire est une des principales caractéristiques d'une organisation décente et de l'exécution du produit que la SNCB fournit à sa clientèle, notamment une offre de transport pour voyageurs et marchandises.

Des trains respectant l'horaire prévu sont la carte de visite du chemin de fer : la certitude, d'une part, que le client-voyageur peut accomplir son voyage selon le planning établi, et d'autre part que le client-marchandises recevra ses marchandises à destination dans les délais prévus.

## REGULARITE DU SERVICE DES TRAINS DE VOYAGEURS

\*\*\*\*\*

La régularité du trafic des trains de voyageurs est de la plus grande importance si l'on veut attirer le client et lui offrir un "produit" fini.

Le plan IC/IR, introduit en 1984, repose sur le principe des trains cadencés aisément reconnaissables et sur une optimisation des correspondances. Il ne peut fonctionner parfaitement qu'avec une régularité optimale du trafic.

Par son ensemble structuré, le modèle ordonné des horaires et du matériel utilisé et la réduction des délais d'attente autorisés dans les gares de correspondance, le plan IC/IR a lui-même été un élément autorégulateur du trafic.

La régularité des trains de voyageurs a donc augmenté sensiblement depuis l'introduction du plan IC/IR. De plus, cette régularité a été favorisée par une réduction du nombre d'incidents (fautes, dérangements, ...).

Assurer et surveiller la régularité du service des trains relève, d'une part, des services d'exécution (exécution correcte et sûre de leurs tâches) et d'autre part du contrôle au niveau de la gare, du dispatching régional et du dispatching central.

Les éléments, qui exercent une influence négative sur la régularité doivent être recherchés et éliminés, et les travaux à effectuer dans les voies doivent être coordonnés de façon à concilier le mieux possible rendement et régularité.