SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

MEDIA

1992: l'année charnière

Stabilité du trafic et recul financier sont les deux caractéristiques essentielles du bilan de l'année 1992 à la SNCB. Commencée dans des perspectives de progrès, l'année s'est terminée de manière moins encourageante, suivant ainsi la tendance conjoncturelle. Elle aura en tout cas été pour l'entreprise ferroviaire belge une année charnière.

Stabilité du trafic

Les 6.718 millions de voyageurs-kilomètres représentent une légère croissance (+ 0,4 %) par rapport à 1991. Avec 8.074 millions de tonnes-kilomètres, le transport de marchandises accuse un recul de 0,96 %. Et le nombre d'envois en trafic de détail a connu une diminution de 7,6 %, le portant à 6.173.000 expéditions.
Dans le domaine *voyageurs*, on observe une quasi stabilité du secteur cartes train, qui génère 48 % du trafic et quelque 35 % des recettes. Le trafic avec billets est pour sa part en augmentation, tant en régime intérieur (+ 1,2 %) qu'en international (+ 0,8 %). Et le nombre de "pass" vendus a augmenté de 18 %.
La diminution des transports de produits pétroliers (- 10,4 %) et de produits métallurgiques (- 9,4 %), sans doute victimes du recul conjoncturel au second semestre, expliquent le léger tassement dans le domaine du *fret*. On relève toutefois une intéressante progression du transport combiné rail-route (+ 26,7 %) et des transports d'automobiles neuves (+ 10,3 %), qui retrouvent une tendance nettement ascendante après une année 91 difficile.

Recul financier

Pour l'exercice 1992, le compte d'exploitation se solde par un déficit de 850 millions de francs. Le total des produits d'exploitation a augmenté de 0,4 %.
Les charges d'exploitation ont pour leur part progressé de 1,5 %.
Cette évolution défavorable des résultats financiers est entièrement imputable à une réduction sensible des produits financiers (- 11 %) liée aux opérations alternatives de financement, et des résultats exceptionnels, en recul de 30 % environ par rapport à leur niveau de 1991.

La charnière

L'année 1992 a vu la SNCB changer de statut, ce qui s'est concrétisé dans la conclusion d'un contrat de gestion. Société anonyme de droit public, la SNCB est à présent pour une part chargée de missions de service public et en même temps dotée d'une totale autonomie dans des secteurs de trafic commerciaux.

19 mars 1993

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

MEDIA

Poursuivant sa modernisation, elle a lancé en 1992, pour la concrétiser totalement dans le courant de 93, une réforme profonde de son système de vente et de distribution des produits voyageurs. Les premières implantations du système Sabin (qui s'inscrira dans une rénovation des points de vente) et les tests de distributeurs automatiques pour la vente des titres de transport en sont deux témoins significatifs.

Elle a entamé aussi les grands travaux préparatoires de l'arrivée du TGV: l'atelier de maintenance à Bruxelles-Forest et le terminal transmanche de Bruxelles-Midi.
Dans le souci d'affronter avec les armes nécessaires une concurrence accrue sur le grand marché européen, la SNCB a renforcé ses participations dans plusieurs entreprises de transport spécialisées et créé avec des partenaires belges et étrangers des filiales chargées de commercialisation et de logistique dans des segments de trafic porteurs (intermodal et transport d'automobiles).

La fin de l'année 92 a été marquée par la préparation d'un plan d'entreprise qui définit les options stratégiques pour une période de 4 ans et fixe les mesures à prendre dès 1993 pour approcher progressivement de l'objectif de rentabilité et d'équilibre financier imposé dans le cadre de son nouveau statut.

19 mars 1993

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

MEDIA

Département Finances
Evolutions divergentes des charges et de la dette

Pour la première fois depuis 1988, le compte de résultats de la SNCB présente un déficit, soit 850 millions de francs.
Indépendamment des opérations extra-ferroviaires ayant trait à la mobilisation d'actifs, le résultat d'un exercice à l'autre reste stable (1992: - 6.022 millions de francs; 1991: - 5.980 millions de francs). En ce qui concerne les opérations de mobilisation d'actifs, elles ont dégagé 6,6 milliards de francs en 1991 et 5,2 milliards de francs en 1992. A cela s'ajoutent les autres produits financiers non liés aux opérations précitées, soit 2,6 milliards de francs en 1992 contre 1,7 milliard de francs en 1991. Au total, les produits financiers et les produits exceptionnels résultant des opérations précitées s'élèvent à 7,8 milliards de francs en 1992 (8,3 milliards de francs à 1991).
Depuis 1988, première année de la gestion dynamique du patrimoine immobilier, 24,1 milliards de francs de produits financiers et exceptionnels ont été dégagés de ces opérations de Sale Rent Back et Sale Lease back.

RESULTATS DE 1987 à 1992
(En millions de francs)

	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Produits d'exploitation	**64 645**	**65 680**	**68 604**	**72 524**	**73 865**	**74 802**
- produits tarifaires	29 566	29 774	30 815	31 412	31 900	32 995
- produits financiers	338	1 986	3 040	6 301	6 276	5 606
Produits propres	**29 904**	**31 760**	**33 855**	**37 713**	**38 176**	**38 601**
- compensations "service public"	34 741	33 920	34 749	34 811	35 689	36 201
Charges totales d'exploitation	**68 652**	**66 058**	**67 861**	**71 612**	**75 217**	**77 006**
Résultats d'exploitation	**- 4 007**	**- 378**	**743**	**912**	**- 1 352**	**- 2 204**
Résultats exceptionnels	**- 273**	**784**	**69**	**49**	**1 933**	**1 354**
- charges	393	501	1 750	2 566	819	1 805
- produits	120	1 285	1 819	2 615	2 752	3 159
Résultats globaux	**- 4 280**	**406**	**812**	**961**	**581**	**- 850**

19 mars 1993

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

MEDIA

Les divers agrégats financiers ont évolué comme suit :

DETTE

Du sommet de 98,1 milliards au début 1987, la dette totale, exprimée aux cours du jour, a été réduite, au 31 décembre 1991, à 70,8 milliards de francs, soit - 27,8 % pour atteindre, au 31 décembre 1992, 78,4 milliards de francs, soit, par rapport au sommet historique et à l'exercice précédent, un écart respectivement de - 20,- % et de + 10,8 %.

La croissance d'un exercice à l'autre résulte d'une part de l'augmentation des impayés du Ministère des Communications et de l'Infrastructure (créances de la SNCB de 5,2 milliards de francs en 1991 contre 11,9 milliards de francs en 1992, soit un accroissement de 6,7 milliards de francs) et, d'autre part, de l'effet des investissements sur fonds propres dans le cadre des projets TGV et STAR 21, le tout atténué par un cah-flow positif en 1992 de 1,5 milliard de francs.

PRODUITS FINANCIERS

Malgré le report au début 1993 de la conclusion d'une opération de Sale Rent Back, les produits financiers atteignent pour 1992, 5.606 millions de francs dont 2.988 millions de francs (1991: 4.560 millions de francs) d'opérations de leasing sur matériel roulant et 2.618 millions de francs (1991: 1.716 millions de francs) d'autres opérations.

CHARGES FINANCIERES

Poursuite de la diminution des charges financières. De 1987 à 1992, celles-ci ont été réduites de 8,3 à 6,6 milliards de francs (- 20,5 %). Par rapport à 1991, elles diminuent de 2,8%.

PRODUITS EXCEPTIONNELS

Grâce principalement aux opérations de remobilisation d'actifs, notamment immobilières, 3,2 milliards de francs de produits exceptionnels ont été engrangés.

19 mars 1993

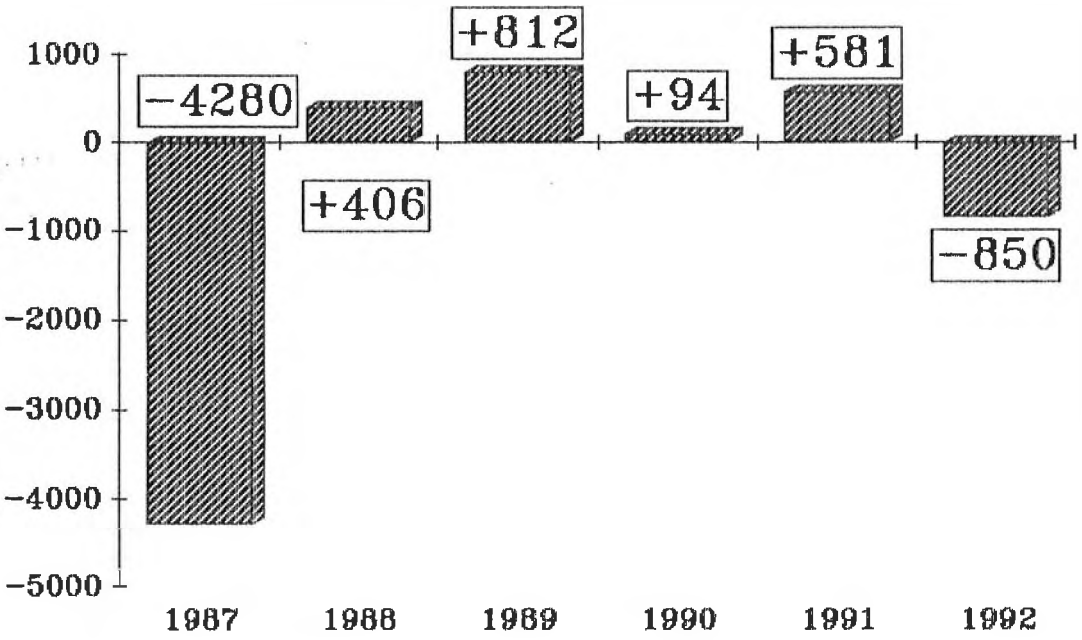
SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

MEDIA

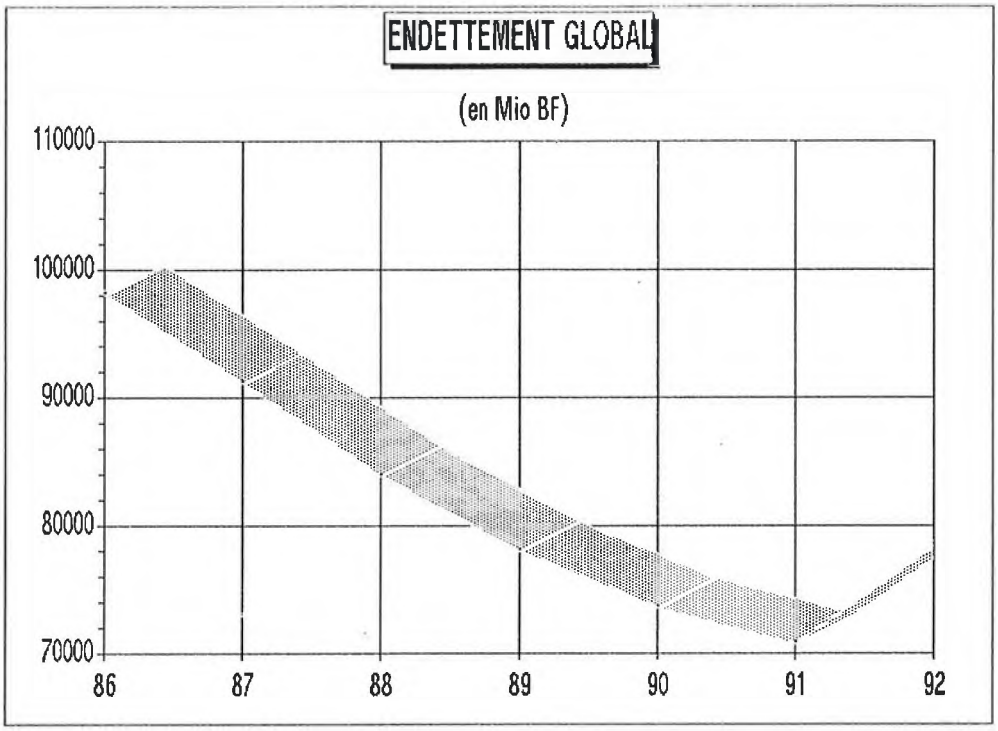
COMPTE DE RESULTATS

(en Mio FB)

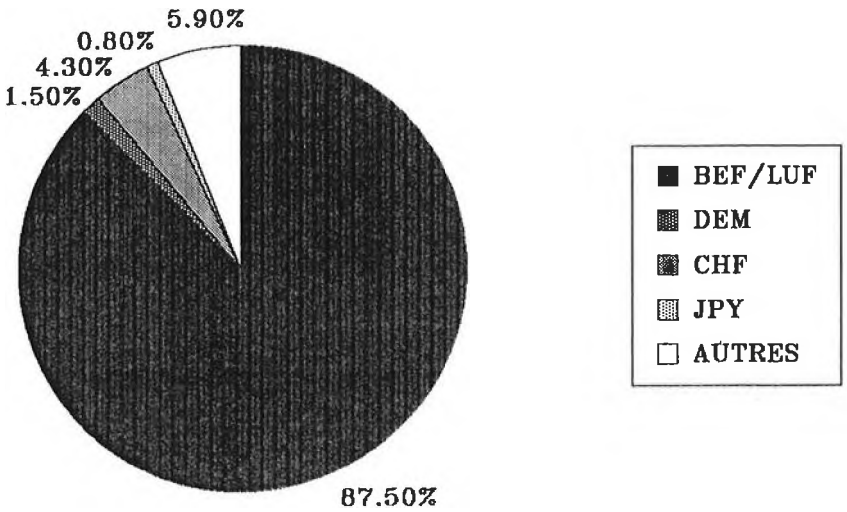


SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34



REPARTITION DE LA DETTE: 1992



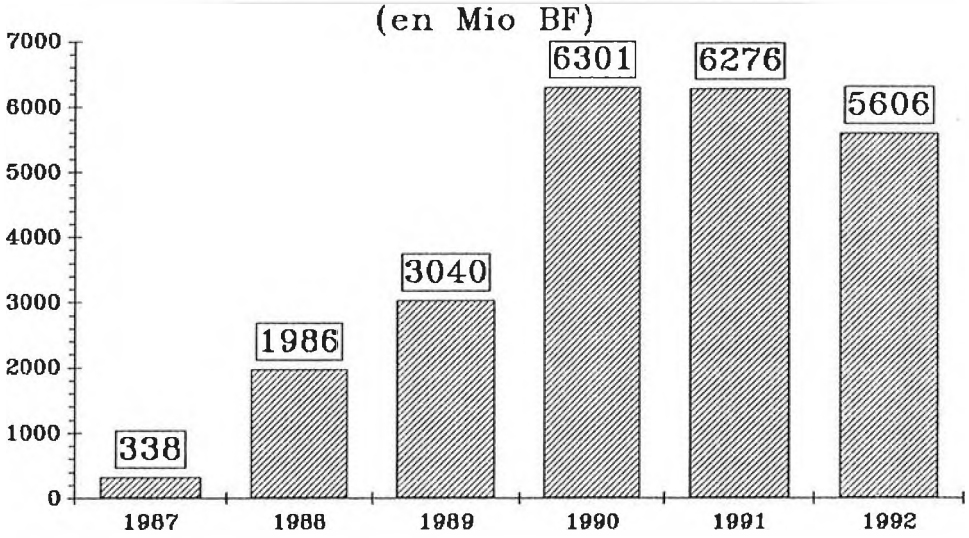
SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

MEDIA

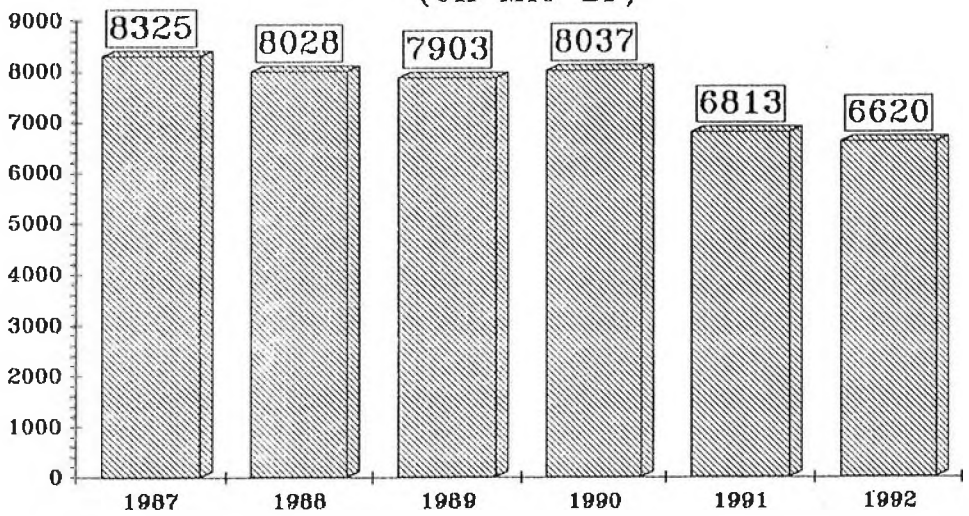
PRODUITS FINANCIERS

(en Mio BF)



CHARGES FINANCIERES

(en Mio BF)



SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

MEDIA

Le département Voyageurs
Produits ciblés et offre internationale en hausse

Evolution du trafic

En trafic intérieur, le transport de voyageurs a en 1992 augmenté de 0,4 % en nombre de voyageurs-kilomètres et de 4,3 % en chiffre d'affaires. Le progrès se situe exclusivement dans le domaine de la vente des billets, le trafic "carte train" reculant légèrement (- 0,3 %). Le trafic intérieur représente 85 % du trafic total en voyageurs-kilomètres et 78 % en chiffre d"affaires.
Les recettes au guichet s'élèvent à 13,5 milliards de francs.

Le trafic intérieur

Définition de l'offre-trains

Le département Voyageurs amènera un apport substantiel afin de déterminer l'offre de transport. Cela se fera via une analyse et un examen profond des parts de marchés dans les segments de marché distincts. Notre position concurrentielle sera établie à l'égard des autres modes de transport sur la base d'une comparaison entre nos points faibles et nos points forts.
L'offre sera définie de manière à maximaliser nos points forts. Là où le gain de clientèle paraît limité et où notre offre apparaît non concurrentielle, le service de train sera limité aux niveaux convenus par le plan d'entreprise.
Nous envisageons d'améliorer notre offre dans les secteurs potentiellement porteurs en maximalisant au mieux le bilan coûts/recettes des services de trains offerts.

Politique tarifaire

La politique actuelle de la SNCB est en fait la continuation de la politique menée ces 3 dernières années. Elle fait partie des efforts de la SNCB destinés à équilibrer ses revenus et ses dépenses par l'emploi de toutes les possibilités mises à la disposition de la société. Les tarifs sont adaptés une fois par an compte tenu d'une part de l'inflation et d'autre part de l'augmentation des coûts de transport. Aussi l'effort de la SNCB vise-t-il à côté d'une simplification et d'une uniformisation à une adaptation modérée des prix pour les courtes distances (un peu moins que la moitié des déplacements se font sur des distances inférieures à 30 km).
Les taux d'augmentation pour 1992 et 1993 sont respectivement de 4 et 3 %.

19 mars 1993

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

Les "Pass"

Les 3 formules "pass" offertes par la SNCB représentent maintenant 37 % des voyageurs-kilomètres en service intérieur sous couvert de billets. Le nombre de pass vendus (1.090.000 pièces) a augmenté de 18 %.
Les recettes du Go Pass ont augmententé de 7 %, mais le nombre de déplacements a diminué de 4 % (8 trajets au lieu de 9, soit une augmentation réelle de 12,5 % du prix par trajet).
C'est pourquoi le département a opté pour le maintien du prix actuel en 1993 (990 F pour 8 trajets). En outre, il attend pour les prochaines semaines les résultats d'une étude de contrôle de l'efficacité de la formule Go Pass qui débouchera sur l'élaboration d'une politique de communication adaptée.

La vente des Multipass a atteint 220.000 unités (+ 65 %). Elle a augmenté de façon remarquable en-dehors de la période des vacances (12.500 cartes par mois au lieu de 5.600, soit le double). En juillet et août le chiffre mensuel atteint les 49.000 unités. Le département s'efforcera d'améliorer encore la notoriété du produit et favorisera son utilisation en cours d'année.

Le Golden Rail Pass (97.000 unités) a progressé de 82 %. Son utilisation est encore faible en regard du nombre de seniors dans la population. En conséquence, la SNCB a décidé de modifier ses conditions d'utilisation. Le propriétaire du pass va maintenant pouvoir être accompagné d'une ou plusieurs personnes de 55 ans et plus (au lieu de 60 ans et plus) ou d'enfants âgés de 6 à 11 ans. Le propriétaire lui-même doit toujours être âgé de 60 ans au moins.
Ces nouvelles conditions entreront en application le 15 mai 1993.

Irrégularités voyageurs

La problématique des irrégularités voyageurs a été examinée en collaboration avec le département Transport.
Les objectifs en la matière sont :
- décourager la fraude (augmentation des contrôles, notamment grâce à l'accélération de la procédure de régularisation dans le train) ;
- unifier davantage les prescriptions d'utilisation des divers billets ;
- traiter de façon plus conciliante les cas où le voyageur est de bonne foi ;
- traiter plus sévèrement les vrais fraudeurs ;
- encourager les voyageurs à se régulariser aussi rapidement que possible.

La Direction proposera avant l'été les mesures concrètes d'amélioration.

19 mars 1993

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

Communication et sponsoring

Un programme global de communication et de sponsoring a été développé en collaboration avec divers services concernés.

Le trafic international

Résultats

Nous avons réalisé en 1992 un total de 1,042 milliard de voyageurs-kilomètres, soit une augmentation de 0,8 % par rapport à 1991.
Ce trafic a rapporté 2,953 milliards de FEB en 1992 (contre 2,756 milliards en 1991, soit une augmentation de 7,1 %).

L'offre Trains

Les trains EC 90/91 EC Vauban sont prolongés jusqu'à Milan depuis le 31 mai 1992.
En période d'été, depuis le 31 mai 1992, une relation directe et journalière est assurée vers le Valais (Suisse). Le voyage se fait via Lausanne jusqu'à Sierre.
Depuis le 31 mai 1992, l'horaire du Freccia del Sole a changé, avec un départ retardé à Bruxelles.
Le train-auto à destination de Narbonne, avec départ en Belgique le vendredi, est prolongé jusqu'à Port-Bou en période d'hiver (18/12/1992 - 26/3/1993).
Les vendredis et samedis de la période de ski (18/12/1992 - 20/3/1993), une nouvelle relation est assurée entre Bruxelles et Briançon (Alpes du Sud).
La relation de nuit journalière vers Berlin a été améliorée. D'une part l'horaire est modifié suite à l'accélération du parcours sur le réseau allemand, ce qui permet d'arriver plus tôt à Berlin, d'autre part la gamme de confort est accrue journellement d'une voiture-couchettes et d'une voiture-lits et, en periode d'été, d'une voiture places-assises.
La relation Belgique - Varsovie est améliorée par accélération du parcours sur le réseau allemand, sans escale à Berlin. De la sorte, l'arrivée à Varsovie a lieu plus tôt.

L'offre de prix

En 1992, une augmentation tarifaire de 5 % en moyenne est intervenue au 1er mai dans le cadre du système européen des prix de référence "Europrix".

19 mars 1993

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

MEDIA

Quelques nouveautés en 1992

Remplacement de la carte *Rail Europ Famille* par le produit Zoom, plus souple. La nouvelle formule accorde une réduction de 25 % aux voyageurs de plus de 16 ans et de 50 % aux voyageurs de mois de 16 ans à condition qu'ils voyagent en un mini-groupe comportant au moins 1 voyageur de moins de 16 ans et 1 voyageur de plus de 16 ans et au maximum 1 voyageur de moins de 16 ans et 4 voyageurs de plus de 16 ans.

Rail Europ Senior: cette offre, destinée aux seniors (60 ans et plus) a été maintenue en 1992. Elle a été simplifiée par l'émission d'une seule carte au prix de 600 F tandis qu'un taux de réduction uniforme de 30 % est applicable dès le 1er janvier 1993.

Euro Domino: cette formule, mise sur le marché dans le cadre de l'année européenne du tourisme en 1990, a été simplifiée par la suppression en 1992 de la distinction haute/basse saison. Entretemps, en 1993, elle a été complétée par un choix de 3, 5 ou 10 jours de circulation.

Interrail: depuis le 1/1/1992, le prix de la carte a été augmenté de 10 % par rapport au prix 1991. Prix de vente en Belgique: 10.500 F.
Ce prix vient d'être majoré de 20 % et d'un forfait au 1/1/93, permettant ainsi la libre circulation en Belgique pour les titulaires belges. Le prix actuel est fixé à 12.900 F.

Création de prix de marché sur la relation Bruxelles - Paris par le biais de la différenciation des suppléments selon les trains et les gares.

19 mars 1993

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

MEDIA

B-CARGO en 1992
Maintien du trafic et projets "haut de gamme"

En dépit d'un climat conjoncturel plus faible, le trafic de marchandises par charges complètes s'est convenablement maintenu en 1992.

Les résultats sont les suivants:

volume de trafic: 62,3 millions de tonnes (- 3,3 % par rapport à 1991)
en unités de trafic: 8.074 millions de tonnes-km (- 1 % par rapport à 1991)
chiffre d'affaires (recettes nettes): 13.260 millions de francs, soit + 1,8 % (+ 232 millions) par rapport à 1991.

Analyse sectorielle

Produits agricoles et alimentaires: + 14,1 % en tonnes; + 10,1 % en tkm.
Matériaux de construction et produits de carrière : + 11,6 % en tonnes; + 3,5 % en tkm.
Produits divers: + 7,1 % en tonnes; + 8,8 % en tkm.
Produits chimiques et engrais: + 3,9 % en tonnes; + 4,1 % en tkm.
Transports combinés et spéciaux: - 10,3 % en tonnes; + 4,1 % en tkm.
Combustibles solides: - 4 % en tonnes; + 0,2 % en tkm.
Minerais: - 3,4 % en tonnes; + 0,8 % en tkm.
Produits métalliques: - 8,3 % en tonnes; - 10,1 % en tkm.
Produits pétroliers: - 10,4 % en tonnes; - 10,6 % en tkm.

Réalisations

Trafic conventionnel

Quelques nouveaux trafics ont été acquis par trains complets, notamment:

* transports de minerais ferreux d'outre-mer vers la France;

* un trafic de ciments et clinker au départ de la Belgique pour la région parisienne.

19 mars 1993

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

MEDIA

Trafic combiné

Depuis le début de l'année 1992, un train direct circule 5 fois par semaine en aller-retour entre Zeebrugge et l'Espagne (Valence).

A partir du 1er juin 1992: une rationalisation de l'organisation des transports qui ne sont pas acheminés par trains directs de bout en bout par la concentration des envois dans des centres donnés:
* sur les relations vers l'Italie, la Suisse et l'Espagne à Hagondange (trafic Intercontainer) et à Schaerbeek (trafic Combi-Delta/TRW);
* sur la relation vers la France à Noisy.

Cette politique sera maintenue en 1993.

Projets pour 1993

A partir de mai 1993, deux nouvelles relations compléteront l'offre des trains "haut de gamme" EURAILCARGO:
* entre la Belgique et le Sud-Ouest de la France (région de Bordeaux) avec extension vers l'Espagne;
* entre la Suède et la Belgique: il s'agit de l'équivalent du train NORLINK dans la direction Nord-Sud.

De même, on envisage d'inclure également le train direct Porta d'Italia (Belgique-Chiasso) dans le schéma EURAILCARGO, avec intégration des parcours prestés en Italie.

Rationalisations en 1992

Fermeture de 103 installations qui ne répondent plus aux normes de rentablité de plus en plus sévères.

Diminution du parc de wagons SNCB de 26.750 unités fin 1991 à environ 26.500 fin 1992.

19 mars 1993

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

MEDIA

ABX
Redressement et repositionnement en cours

L'activité du transport des envois de détail a poursuivi durant l'année 1992 son plan de réforme décidé en mars 92 par le Conseil d'Administration.

Les résultats de l'activité sont encourageants. Les recettes d'ABX ont atteint 2,551 milliards, soit 12,6 % de plus que prévu. Ce résultat est de 1,8 % supérieur à celui de 1991. Cette progression indique que la stratégie commerciale suivie par ABX est la bonne. Les augmentations de prix dans les secteurs les moins rentables n'ont pas entraîné un départ important de clients.

La tendance actuelle confirme le redressement progressif d'ABX dans les prochaines années, une fois la nouvelle organisation en place.

Le service messagerie d'ABX demeure leader en Belgique avec quelque 20 % du marché tandis que le Transport Direct représente maintenant 10 % de son chiffre d'affaires. Ceci permet d'offrir un service sur mesure pour le transport des marchandises les plus volumineuses, fragiles ou urgentes.

Parallèlement à un plan d'investissement de 1,8 milliard, qui permettra de disposer dès 1994 d'un tout nouveau centre de tri sans équivalent en Belgique, un effort de formation important a été réalisé afin de répondre au mieux aux besoins commerciaux.

Ces différentes actions témoignent de la volonté de ABX de se positionner en tant que leader du marché du transport en Belgique et de se doter, à cet effet, des meilleurs outils.

19 mars 1993

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

MEDIA

Département Transport

Transport voyageurs - service intérieur et service international

Service des trains

En 1992, l'offre train a été améliorée sur les relations Ottignies - Namur, Landen - Louvain - Aarschot - Hasselt, Gand-St-Pierre - Bruges, Huy - Namur - Bruxelles, Bruxelles - Termonde, Anvers - St-Nicolas, Grammont - Enghien, Malines - St-Nicolas et Brugelette - Ath. En outre, l'offre vers la côte et vers Walibi a également été sensiblement améliorée.

Des adaptations du service des trains sont prévues en 93 sur les axes Binche - Schaerbeek, Bruxelles-Nord - Zottegem - Courtrai, Liège - Rivage - Marloie, Anvers - Lille et Tournai - Lille.

Le service des trains sur le tronçon Hal - Bruxelles va être adapté suite à l'exécution des travaux d'infrastructure dans le cadre du projet TGV. De Bruxelles-Central partira chaque heure un troisième train IC vers l'aéroport. Par contre, suite à des travaux d'infrastructure, il ne sera plus possible de recevoir des trains de 4 voitures à l'aéroport. Dès lors, les trains venant de St-Ghislain et desservant ces installations seront désormais limités à Schaerbeek. Cette mesure permettra en outre de compenser la perte de temps encourue sur le tronçon Hal - Bruxelles.

En trafic international, il y aura un train supplémentaire sur la relation Bruxelles - Paris, ce qui portera à 12 le total des parcours journaliers aller-retour sur cet axe.
Vers l'Allemagne, la relation Ostende - Cologne sera prolongée jusqu'à Dortmund via Düsseldorf.
Le trafic vers la Suisse sera amélioré grâce à la prolongation du train IRIS jusqu'à Zurich au lieu de Bâle et en faisant arriver le train de nuit Milan - Bruxelles à 7 h 31 au lieu de 10 h 48.
D'autre part, une voiture-couchettes supplémentaire sera ajoutée au train Ostende - Copenhague, et pour la première fois, une telle voiture sera incorporée au train vers Varsovie.
Le Camino-Azul Schaerbeek - Narbonne comportera des wagons porte-autos et l'Est-Ouest Express Paris - Ostende - Varsovie - Moscou roulera journellement pendant l'été.

19 mars 1993

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

Infrastructure

En 92, des parkings ont été aménagés ou agrandis dans 17 gares, ce qui a permis la création de plus de 1.747 emplacements de stationnement supplémentaires. D'autre part, des dépôts de vélos ont été installés dans 11 gares, offrant 1.200 emplacements supplémentaires.

Cette année, la même politique des parkings sera poursuivie dans 20 gares, offrant ainsi 3.264 places de parking en plus. De même pour les dépôts de vélos dans 12 gares, ce qui représente un accroissement de capacité de 1.700 vélos.

D'autre part, la SNCB a consenti de gros efforts pour la construction d'une nouvelle gare à Bruxelles-Midi, l'embellissement et la rénovation des gares d'Alost et d'Anvers-Central tandis qu'en 93 seront construites les nouvelles gares de La Louvière-Sud, Lessines et Ottignies et que d'importants travaux de rénovation seront entrepris à Gand-St-Pierre. La gare de Denderleeuw a été équipée d'escaliers roulants, d'auvents et de salles d'attente sur les quais.

La SNCB prévoit la construction de cabines de signalisation électroniques, ce qui à terme réduira le nombre de ces postes de 473 à 51. La première de ces cabines est opérationnelle à Anvers-Nord et la suivante sera mise en service à Forest dans le courant de l'année.

Clientèle - information - accueil

Dans le cadre du Contrat de Gestion et du Plan d'entreprise, un bureau a été créé au sein du département Transport. Il centralise et traite les problèmes et les plaintes en matière d'information, de qualité du service, de régularité, d'accueil... Il est également chargé d'intervenir de façon ferme, efficiente et rapide afin de faire prendre des mesures préventives ou correctives.

Les efforts consentis pour rendre les trains plus accessibles aux handicapés sont poursuivis. Vingt-trois gares importantes avec quais hauts ont été équipées de rampes mobiles solides et légères, pouvant aisément être placées et déplacées par une personne. Un prototype pour quai bas est actuellement testé en gare de Deinze.

Afin d'améliorer l'information aux voyageurs, des installations de sonorisation ont été mises en service ou renouvelées à Aalter, Ath, Bruxelles-Quartier Léopold, Burst, Hove, Kontich, Jurbise, Lede, Lessines, Leuze, Torhout, Denderleeuw et Liedekerke.

19 mars 1993

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

Dans les gares suivantes, des moniteurs-vidéos ont été placés, afin d'annoncer les trains au départ : Anvers Central, Berchem, Denderleeuw, Enghien, Gand-St-Pierre, Jette, Malines, Ostende, Ottignies, Verviers Central.

Pour le 30 juin 1993, 258 gares seront équipées d'appareils "SABIN" pour la vente de billets et de cartes-trains. Dans un proche avenir, ces ordinateurs modernes seront à même de délivrer des billets internationaux, des cartes trains et de procéder à des réservations de places et disposeront de tous les renseignements utiles sur le service des trains, les événements touristiques et les tarifs. Environ 1.600 agents recevront une formation spécifique et se tiendront à la disposition de la clientèle pour l'informer plus rapidement et mieux.

Le département Transport a commencé en 92 une campagne de formation professionnelle sur le thème "connaissance du produit et contact convivial" qui touche plus de 4.000 de ses agents intervenant dans la vente et dans l'accompagnement des trains de voyageurs. La formation dure 4 jours, s'étend sur une période de 2 ans et doit rapprocher le vendeur du client.

TGV

La gare de Bruxelles Midi est devenue un chantier où l'on prépare fébrilement l'arrivée du TGV en mai 94.
18 chefs-gardes et 40 conducteurs reçoivent une formation qui leur permettra de desservir le TGV vers Londres via le tunnel sous la Manche. Cette formation comporte également un cours d'anglais.
La SNCB prévoit 105 membres de la police chargés de veiller à la sûreté du TGV Transmanche.
L'arrivée du TGV fournira, au sein du département Transport, 340 emplois nouveaux.

Transport de marchandises

Les investissements au port d'Anvers sont poussés toujours plus avant. C'est ainsi que dans le cadre de la rénovation du bassin n° 3, le faisceau 180 a été entièrement adapté.
Les études pour l'aménagement du faisceau "Sud" sur la rive gauche de l'Escaut et de la ligne vers BASF autour de Berendrecht/Zandvliet sont maintenant terminées, de sorte que les travaux pourront commencer en 93.

A Zeebrugge, le faisceau "Pelikaan" a été agrandi en faveur du trafic pondéreux, tandis que l'électrification du faisceau "Ramskapelle" (CAST) a été achevée. La construction d'un passage ferroviaire supplémentaire sous la Kustlaan a été approuvée dans l'optique de la desserte de l'avant-port Ouest.

19 mars 1993

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

Un système de tri automatique des wagons selon le principe du "tir-au-but" a été mis en service le 1/6/92 aux faisceaux C de la gare de formation d'Anvers Nord. Entre-temps, les travaux de modernisation des faisceaux B ont également commencé.
Les nouveaux postes de signalisation qui ont déjà été mis en service à Anvers-Nord sont équipés du système où le tableau de contrôle optique est remplacé par un écran vidéo dont la desserte se fait par un simple clavier; la commande des appareils est réalisée par ordinateurs.

En ce qui concerne le trafic diffus, 1992 a connu la fermeture de 79 cours à marchandises et de 67 raccordements non rentables. Il ne reste actuellement que 44 cours et 379 raccordements sur le réseau.
Des études de concentration sont prévues en 1993: elles conduiront à une diminution du nombre de gares de triage et à un traitement plus rapide du trafic marchandises.
Les nouvelles installations de triage à Anvers-Nord ont prouvé que les économies en temps et en personnel sont bien une réalité. Ceci a permis de mettre au point un plan de transport jusqu'à et y compris le port d'Anvers, plan suivi de très près depuis l'origine jusqu'à destination.

L'information de la clientèle a été confiée à un bureau qui assure également le suivi du trafic.

Trafic international

La SNCB poursuit ses efforts pour former des trains directs vers tout centre en Europe où existe un trafic potentiel.

Les trains EURAILCARGO existants seront étendus à l'avenir avec notamment Bordeaux comme destination.

En ce qui concerne le trafic combiné, des adaptations supplémentaires sont prévues en fonction des besoins, entre autres:
- Dry-port à Muizen: liaison Angleterre via le tunnel sous la Manche vers l'Allemagne et au-delà;
- Nouvelles liaisons pour containers vers Melzo (Italie), vers Noisy-Le-Sec et amélioration de la relation vers l'Espagne.

19 mars 1993

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

MEDIA

Information à la clientèle
Les développements du projet ARI

A la fin du mois de mai 92, dans le cadre de son projet ARISTOTE d'amélioration de l'information à la clientèle, la SNCB a mis en vente un indicateur électronique baptisé ARIdisc.

Ce programme quadrilingue - français, néerlandais, allemand et anglais - permet d'obtenir très rapidement le meilleur itinéraire d'un voyage et son tracé, mais peut également calculer le prix du déplacement en recherchant toujours la formule la plus économique ou donner à l'utilisateur des renseignements complémentaires sur les gares par où il va transiter.

A ce jour, plus de 35.000 exemplaires ont été vendus. Lors des modifications d'horaires au mois d'octobre 92 et de tarifs début février 93, l'utilisateur du logiciel a pu échanger gratuitement ses disquettes en gare contre une version actualisée;

On met actuellement au point les dialogues qui, chargés dans un serveur vocal, permettront fin 1993 aux usagers de la région de Bruxelles d'avoir accès par téléphone à la même source de renseignements. Ce système sera généralisé à l'ensemble du réseau dans le courant de 1994.

Le début de l'année 94 verra également l'implantation du logiciel ARI dans les terminaux de vente SABIN, de même que l'installation de bornes d'information ARIscreen dans les plus grandes gares du réseau.

19 mars 1993

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

MEDIA

Département Matériel
Achats de matériel, commande importante et projets de réforme

Le matériel roulant

En 1992, la SNCB a mis en service :
- 35 voitures "intermédiaires" destinées à accroître la capacité de transport des automotrices doubles type "Break". Ces voitures font partie d'une série de 140 unités qui seront entièrement en service en 1995. Elles sont fournies semi finies par BN Bombardier, le parachèvement et l'accouplement avec les automotrices étant effectués dans nos ateliers;
- 49 wagons tremies pour le transport de ballast. Il s'agit de la fin d'une série de 120 wagons construits dans nos ateliers et destinés à l'installation des nouvelles lignes pour le TGV.

Au 31 décembre 92, le parc du matériel était constitué comme suit :
- 378 locomotives électriques,
- 286 locomotives diesel de ligne,
- 330 locomotives diesel de manoeuvre,
- 584 automotrices électriques doubles,
- 35 automotrices électriques triples,
- 44 automotrices électriques quadruples,
- 24 autorails,
- 1.459 voitures remorquées pour le service intérieur,
- 305 voitures remorquées pour le service international,
- 26.516 wagons commerciaux.

D'importantes commandes de matériel ont par ailleurs été passées en 1992 :
- 120 automotrices électriques triples (dont 50 bicourant pouvant également circuler sous 25 kV/50Hz, alimentation utilisée par la SNCF région Nord et prévue pour les liaisons Athus-Meuse et Rivage-Gouvy);
- 163 voitures pouvant circuler à 200 km/heure et utilisables notamment sur les infrastructures adaptées à la grande vitesse pour le TGV;
- 200 wagons pour le transport de voitures.

Nouvelle organisation pour les ateliers

Les ateliers du département Matériel assurent principalement la maintenance du matériel roulant. Ils occupent 7.500 personnes dispersées dans un grand nombre de centres d'importance fort variable.

19 mars 1993

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

Dans le cadre du plan d'entreprise de la SNCB, le département a réalisé une étude destinée à définir les grands axes stratégiques permettant un recentrage de ses activités sur un nombre limité de sites. Ces nouvelles orientations donneront un élan nouveau aux actions entreprises dès 1988 dans le but d'améliorer les performances par la réduction de divers éléments de coût et principalement des frais fixes.

Concrètement, les décisions prises entraîneront:

- la fermeture de deux des six ateliers centraux du département (Louvain et Luttre);
- la fermeture de 2 ateliers de traction (Ronet et Courtrai) sur 12 (2 ateliers, Haine-St-Pierre et Latour, ont déjà été fermés en 1992);
- la concentration de la maintenance courante des wagons dans quatre ateliers situés près des grandes gares de formation marchandises (Anvers, Gand, Charleroi et Liège);
- une répartition nouvelle des activités entre les centres restants de manière à atteindre une plus grande spécialisation tant des équipements que du personnel.

Ces mesures permettront des économies dans divers domaines :

- frais de personnel administratif et d'organisation,
- équipement des ateliers,
- frais de fonctionnement (chauffage, éclairage, etc...),
- charges imputables au matériel immobilisé,
- charges financières des stocks.

Une informatisation plus poussée, principalement au niveau des services d'exécution, entraînera également un allègement des charges administratives.

D'importants moyens financiers supplémentaires (environ 3 milliards) ont été prévus pour mettre en place l'ensemble de ces mesures et réaliser les investissements nécessaires (renouvellement ou modernisation de certains ateliers, amélioration des équipements techniques, etc...).

19 mars 1993

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

MEDIA

Département Infrastructure
Modernisation et amélioration de l'accueil à la clientèle

Le département Infrastructure entretient, modernise et établit tous les équipements fixes qui permettent de satisfaire aux besoins de la clientèle, d'abriter le personnel dans l'exercice de ses fonctions et d'assurer le déplacement du matériel roulant avec toute la sécurité et le confort nécessaires.

Parmi les installations fixes, on distingue : la plate-forme et les voies, les ouvrages d'art, les bâtiments, les installations de signalisation et de télécommunication, les installations fixes de traction électrique et les installations d'éclairage, de chauffage et de force motrice.

Le département Infrastructure exécute le programme défini au plan décennal des Investissements 1991-2000.

Evolution de la longueur des lignes exploitées suivant le mode de traction (annexe 1)

La SNCB poursuit sa politique d'électrification du réseau.
Le réseau comporte 3.432 km de lignes dont 2.291 km ou 2/3 sont électrifiées.

En particulier, les travaux relatifs à l'électrification du tronçon Tournai-Lille de la ligne 94 et de la ligne 43 Angleur-Marloie sont en voie d'achèvement (mises en service prévues pour mai 1993).
Les travaux relatifs aux électrifications de Deinze-La Panne et de l'axe Athus-Meuse commenceront en 1993.

Evolution de la vitesse maximale des lignes exploitées (annexe 2)

Les travaux de modernisation permettront d'augmenter les vitesses des lignes et en conséquence de réduire les temps de parcours.
Actuellement, 2.047 km de lignes, soit 60 %, sont parcourables à au moins 120 km/h.

Evolution du nombre de passages à niveau (annexe 3)

La SNCB a le souci constant d'augmenter la sécurité aux passages à niveau.

19 mars 1993

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

Actuellement, 80 % des passages à niveau sont équipés de signalisation routière automatique.
Des travaux de suppression sont en cours entre autres à La Louvière, Gembloux et Bilzen.

Evolution des investissements Infrastructure (annexe 4)

En 1992, les investissements ont poursuivi la croissance prévue dans le Plan décennal.
Ils ont atteint 12.247 millions de francs, dont :

* 9.627 millions à charge du budget du Ministère des Communications et de l'Infrastructure;
* 644 millions à charge de tiers et
* 1.976 millions sur fonds propres.

Ces montants comprennent les investissements TGV qui se sont élevés à 1.377 millions en 1992.

Les investissements Infrastructure rencontrent les lignes de force du Plan décennal

* *Amélioration de l'accueil à la clientèle:*

Des travaux d'améliorations aux bâtiments et aux quais sont terminés ou en cours d'exécution à Alost, Anvers-central, Audenaerde, Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord, Denderleeuw, Mouscron, Schaerbeek et Ottignies.

Des installations de parcage de vélos sont en cours de réalisation à Beernem, Courtrai, Torhout, Zedelgem et Zeebrugge et terminées à Drongen, Erembodegem et Knokke.

Des extensions d'aires de parcage pour voitures sont en cours ou terminées dans les gares de Aarschot, Ath, Diest, Dinant, Hasselt, Libramont, Louvain, Schulen et Zichem. A Liège-Guillemins, la construction d'un bâtiment à usage de parking (700 places) s'est poursuivie.

Les installations de sonorisation et de téléaffichage sont en cours de modernisation.

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

MEDIA

* *Modernisation des installations ferroviaires:*

Adaptation des installations portuaires d'Anvers, Gand et Zeebrugge aux besoins actuels.

Poursuite de la modernisation de l'axe Athus-Meuse.

Modernisation de la signalisation en vue de la concentration des postes afin d'accroître la rentabilité de l'exploitation du réseau.

Travaux de modernisation des installations fixes en ligne pour répondre aux objectifs: confort, sécurité, réduction des temps de parcours.
En particulier, dans les voies principales en 1992, il a été procédé au renouvellement de 181 km de rails dont 152 km de longs rails soudés, de 323.802 traverses et de 107 appareils de voie. Le ballast a été renouvelé sur 152 km de voie.

* *Début de réalisation du projet TGV:*

La construction du complexe d'entretien des rames TGV est en cours à Forest-Midi.

La phase préparatoire des travaux de construction au terminal TGV le long de la rue de France à Bruxelles-Midi a débuté.

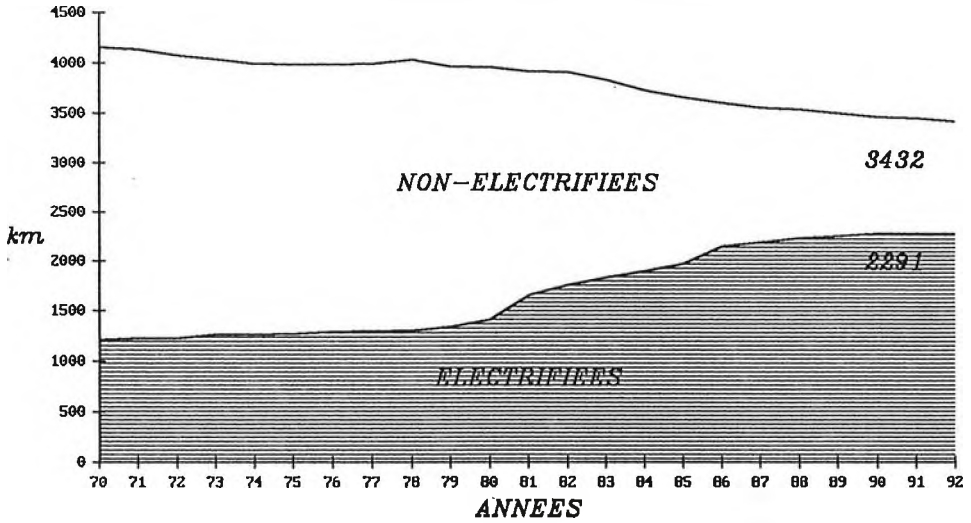
19 mars 1993

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

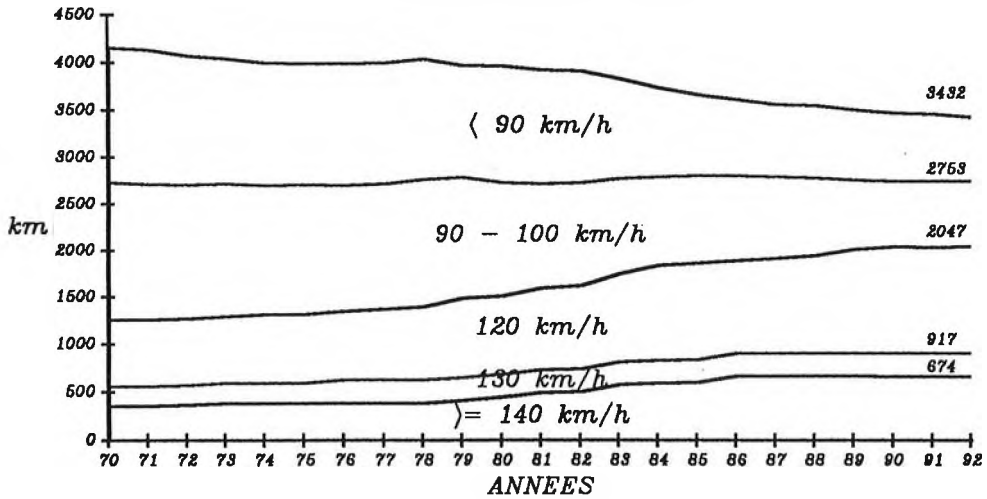
EVOLUTION DE LA LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITEES SELON LE MODE DE TRACTION PERIODE 1970 - 1992

ANNEXE 1



EVOLUTION DE LA VITESSE MAXIMALE DES LIGNES EXPLOITEES PERIODE 1970 - 1992

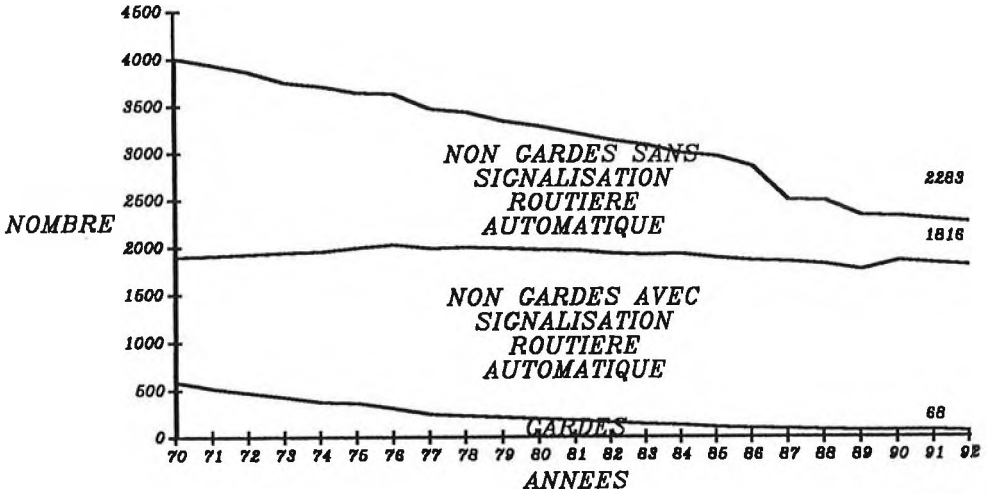
ANNEXE 2



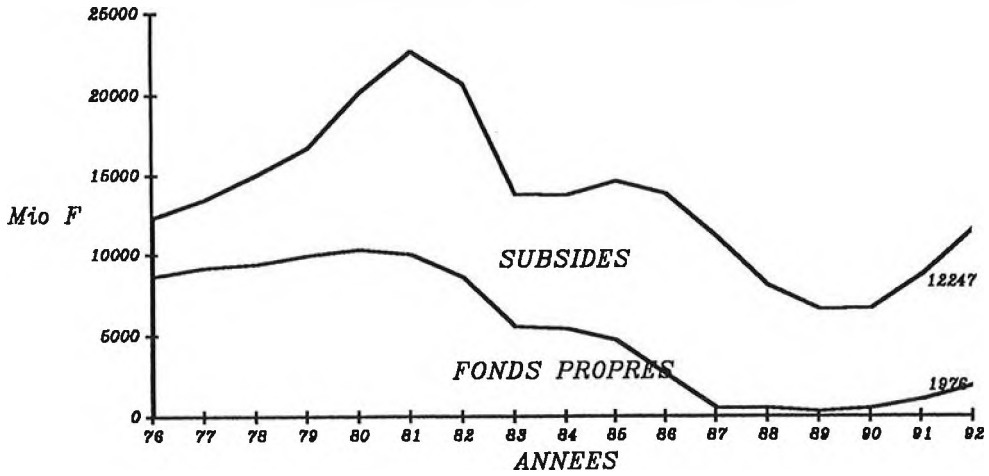
SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

EVOLUTION DU NOMBRE
DE PASSAGES A NIVEAU PUBLICS *ANNEXE 3*
PERIODE 1970 - 1992



EVOLUTION DES INVESTISSEMENTS
INFRASTRUCTURE *ANNEXE 4*
PERIODE 1976 - 1992
MONTANTS EN Mio F VALEUR 1992



SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

MEDIA

Personnel
Diminution de l'effectif et recrutements sélectifs

Evolution du cadre

Au 1er janvier 1988 - début de la restructuration de l'entreprise - le cadre comprenait 51.883 postes. Il subit une diminution de 5.000 unités en juillet de la même année pour être fixé à 47.000 postes.
Depuis cette date, le cadre total a subi des adaptations successives pour se situer aujourd'hui à 45.352 postes.

Evolution des effectifs

Les effectifs ont évolué comme suit:
51.642 agents au 1er janvier 1988;
44.235 agents au 1er janvier 1992;
et 43.619 agents au 1er janvier 1993.
Les opérations de restructuration ont par ailleurs dégagé un Pool de quelque 5.000 agents disponibles au 1er juillet 1988. Ce pool ne comprenait plus que 360 unités au 1er janvier dernier.

L'évolution des effectifs rémunérés depuis le 1er janvier 1988 est le résultat de divers facteurs :
- les départs naturels;
- les autres départs;
- les recrutements.

Les départs naturels

Le nombre de départs naturels oscille actuellement entre 1.000 et 1.100 par an.

Les autres départs

Le congé de disponibilité est un congé de 1 an minimum et 2 ans maximum pour l'agent disponible ou inapte à ses fonctions normales, ou pour l'agent qui, par son départ, permet la réaffectation d'un agent Pool ou inapte.

19 mars 1993

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

MEDIA

Le congé de préretraite est quant à lui destiné aux agents de plus de 55 ans (50 ans pour le personnel roulant).
Au 15 janvier 1993, il y a 113 membres du personnel dans ces types de congé.
Le nombre de départs pour interruption de carrièrre était de 533 au 15 janvier 1993.

Les recrutements

Placée dans l'obligation d'assainir la situation budgétaire, il est indispensable pour la SNCB de continuer à recruter pour ne pas mettre en péril le bon fonctionnement de l'entreprise.
Dès lors, la Société entend procéder à des recrutements sélectifs, principalement du personnel des trains et du personnel technique qualifié.
En 1993, il est prévu environ 350 recrutements, notamment dans les catégories suivantes :
- universitaires (ingénieurs, conseillers);
- gradués techniques;
- techniciens (surtout électromécaniciens);
- conducteurs de train;
- dessinateurs techniques;
- officiers de police.

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

MEDIA

Service Informatique
Projet MIS et développement des acquis

Pour arriver à un développement coordonné de systèmes informatiques répondant aux besoins de l'entreprise, l'étude d'un schéma directeur informatique a été mise en chantier. Elle vise à définir les besoins d'informations, à comparer la situation existante à la situation souhaitée en matière d'informatisation, et à établir au départ de cette comparaison un plan d'informatisation plus poussée des activités de l'entreprise.
En exécution d'une des recommandations du schéma directeur, une étude a débuté dans le but de déterminer l'architecture future de l'environnement informatique, dans laquelle un MIS/EIS (Management Information System/Executive Information System) doit, à terme, mettre l'information utile, au moment opportun, à disposition afin d'assister le processus de gestion et de décision.

Faits marquants de 1992

Liaison entre le système de gestion électronique centralisée du trafic marchandises (GEM) et le triage automatique d'Anvers-Nord.
Extension de l'informatisation des ateliers centraux du Matériel par un module pour la gestion des fabrications.

Informatisation complète de la gestion du pool des wagons Europ via le réseau de transmission Hermes des chemins de fer européens.
Réalisation d'un prototype de roulement de base dans le cadre du développement d'un système expert d'assistance à l'établissement des roulements pour le trafic voyageurs.

Quasi doublement de la capacité du système à disques magnétiques de l'ordinateur central.
Mise en service du réseau informatique Nadia de la SNCB, qui sera utilisé notamment au profit du système de vente voyageurs Sabin.
Installation de 815 nouvelles configurations PC (portant à 1.682 unités le total des PC à usage bureautique).
Extension du parc de terminaux graphiques: 12 nouvelles stations de travail, 2 tables traçantes et 4 configurations pour le développement assisté par ordinateur de circuits imprimés.

19 mars 1993