

CAV-B

Il y a déjà des décennies, la collaboration entre les Chemins de Fer et la Compagnie des Wagons-Lits faisait apparaître des voitures-restaurant dans des trains internationaux. La voiture se situait généralement au milieu du train, et le voyageur choisissait librement d'aller ou non prendre son repas. Cette voiture-restaurant était aussi équipée d'une cuisine où le chef et son équipe préparaient des repas "à la minute".

Depuis, pas mal de choses ont changé.

Les cuisiniers ne vont plus à bord, et les repas sont préparés dans des centres de production spécialisés. Les cuisines traditionnelles ont fait place à des cuisines de finition et les trains classiques ont vu la naissance de nouveaux trains, les Trains à Grande Vitesse. Ils combinent confort et vitesse élevée, permettant ainsi aux voyageurs d'affaires ainsi qu'aux touristes de rallier aisément leur destination de voyage.

Dans les TGV, il n'y a plus de voiture-restaurant. Il y a une voiture Bar Buffet en deuxième classe et, en première, il y a de la Restauration à la Place. Des plats - préparés en liaison froide - sont amenés à bord, régénérés (ou réchauffés) et servis à la place du voyageur. Cette révolution dans le service à bord a créé de nouveaux besoins en matière d'avitaillement des trains. Les différentes composantes du repas proviennent de plusieurs fournisseurs et doivent donc être commandées Juste-A-Temps, pour ensuite être réceptionnées et stockées.

Il faut alors composer le plateau-repas tel qu'il sera servi à bord du train et le ranger dans du matériel qui peut être amené à bord en attente de l'heure du repas. Tout ceci doit être sévèrement contrôlé d'un point de vue hygiénique, puisque l'on traite ici des repas.

La SNCB, qui est au coeur du développement du futur réseau TGV Européen, se trouvait donc confrontée au besoin d'un nouveau Centre d'Avitaillement à Bruxelles (CAV-B). En juin 92, la SNCB décide donc de transformer une partie des anciens établissements SALIK en un C.A.V. Ce bâtiment était bien situé, se prêtait à la transformation et n'était pas trop éloigné de la Gare du Midi. La réalisation des travaux fut prise en charge par Eurostation.

Une fois cette décision prise, il fallait se charger de trouver un opérateur. En effet, un CAV tel que vous le visitez aujourd'hui est un centre de production complexe qui doit être géré par des professionnels. Suite à un appel d'offres publié le 28 octobre 92 au JOCE auquel 5 candidats proposèrent leurs services, la société RESTORAIL fut retenue comme gestionnaire du centre et devint le partenaire de la SNCB pour l'exploitation au quotidien du CAV-B. Le premier mars 1994 Restorail commençait ses travaux préparatoires et depuis le 14 novembre 94 les Eurostar sont avitaillés tous les jours.

A ce jour, 5 Eurostar arrivent et quittent Bruxelles-Midi quotidiennement.

Mais le CAV-B n'a pas été érigé que pour l'Eurostar. En juin 96, les nouveaux THALYS entameront leur navette entre Paris, Bruxelles et Amsterdam. Ensuite le THALYS rejoindra également Cologne. Dès lors, ces TGV-là auront bien sûr aussi besoin d'être avitaillés au CAV-B.

A partir du 28 juin 95, le nouveau TGV reliant Bruxelles à Nice sera également avitaillé par le CAV-B.

La restauration à bord des trains internationaux est un service attendu et recherché par les voyageurs. La SNCB souhaite garantir le niveau de qualité de ce service et a donc résolument opté pour une solution d'avenir en cette matière.

La SNCB et son service Catering, créé en février 1994 à cet effet, souhaitent maximaliser le rapport qualité/prix de la restauration à bord. Pour réaliser cet objectif, la SNCB a choisi la voie du partenariat.

Ensemble avec les partenaires spécialisés en restauration et en services à bord, ils ont comme objectifs communs de satisfaire les besoins des voyageurs, maintenir le coût du service dans les limites du budget imposé et de garantir, dans certains cas, un prix commercialement acceptable.

Les partenaires actuels de la SNCB sont:

- *Restorail pour la restauration à bord des trains classiques internationaux avec*
 - * *les voitures RESTO nouvellement rénovées et mises en service sur les relations Bruxelles - Paris et Bruxelles - Milan (le Vauban);*
 - * *la voiture BISTRO dans le Memling reliant Ostende et Dortmund;*
 - * *les MINI-BAR dans les trains reliant Ostende et l'Allemagne;*
 - * *la voiture DISCO dans les trains saisonniers.*

- *Wagons-Lits pour la restauration dans les TGV-R 80 et 85 entre Bruxelles et Paris, et l'EC 82/87 Amsterdam - Paris. Il s'agit de restauration à la place et de voitures Bar Buffet.*

- *Cross Channel Catering Company (CCCC) pour le service à bord de l'Eurostar avec restauration à la place en première classe et la voiture Bar Buffet en seconde.*

En collaboration avec les Réseaux participants, la SNCB propose ensemble avec la société de Catering, la stratégie à suivre, prend des options en ce qui concerne la qualité, choisi la gamme de produits et défini des budgets à respecter.

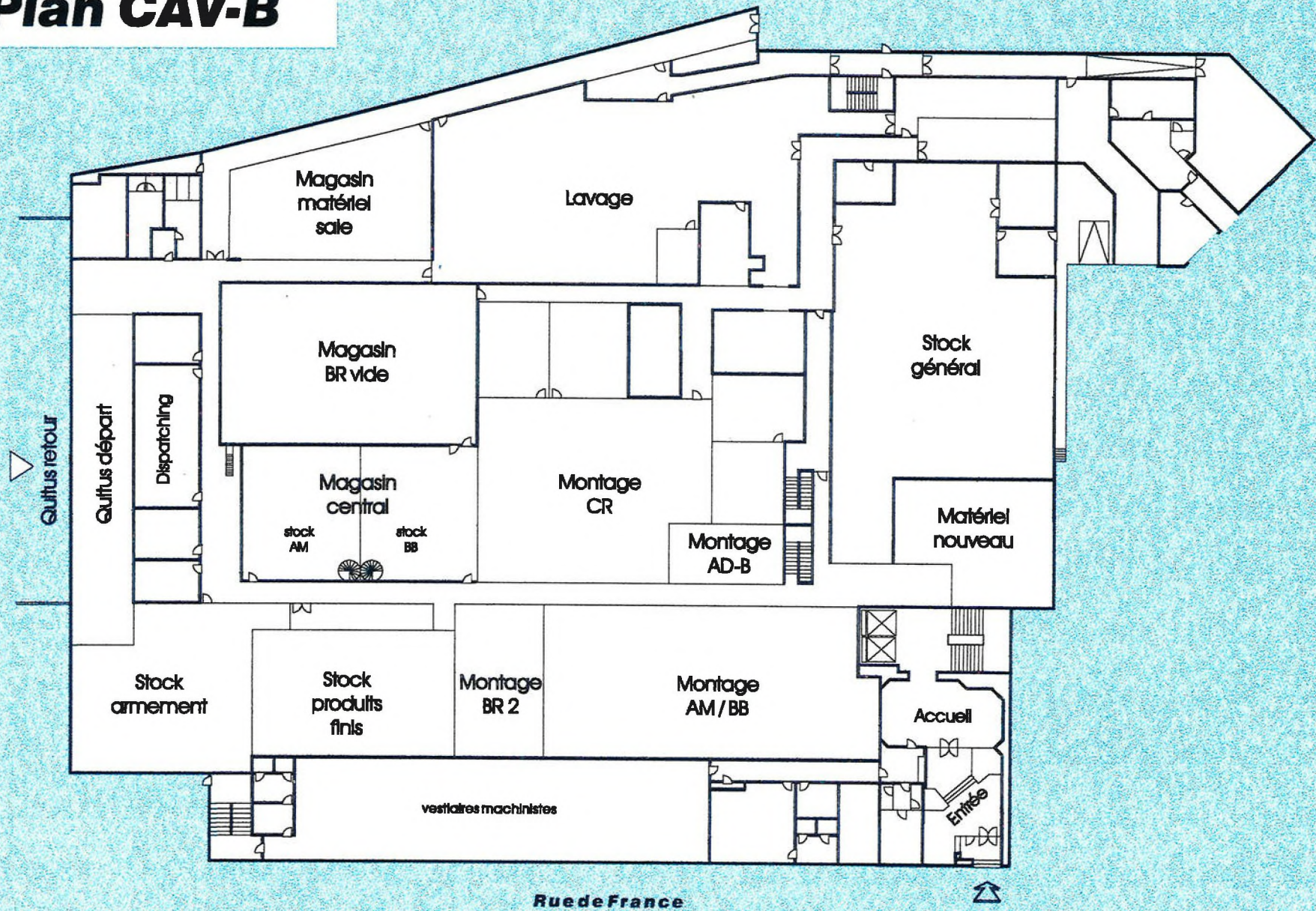
Il échoit à chaque partenaire la tâche importante de réaliser ces objectifs au quotidien et représenter la SNCB face à ses voyageurs.

Afin de pouvoir contrôler et adapter les services rendus par les prestataires, le Service Catering de la SNCB a mis au point un programme de contrôles de la qualité du service à bord des trains. Ces contrôles sont suivis d'un rapport détaillé, qui est discuté immédiatement avec le prestataire afin de préparer un plan d'actions.

Léo Pardon

*Administrateur-Directeur
Département Voyageurs*

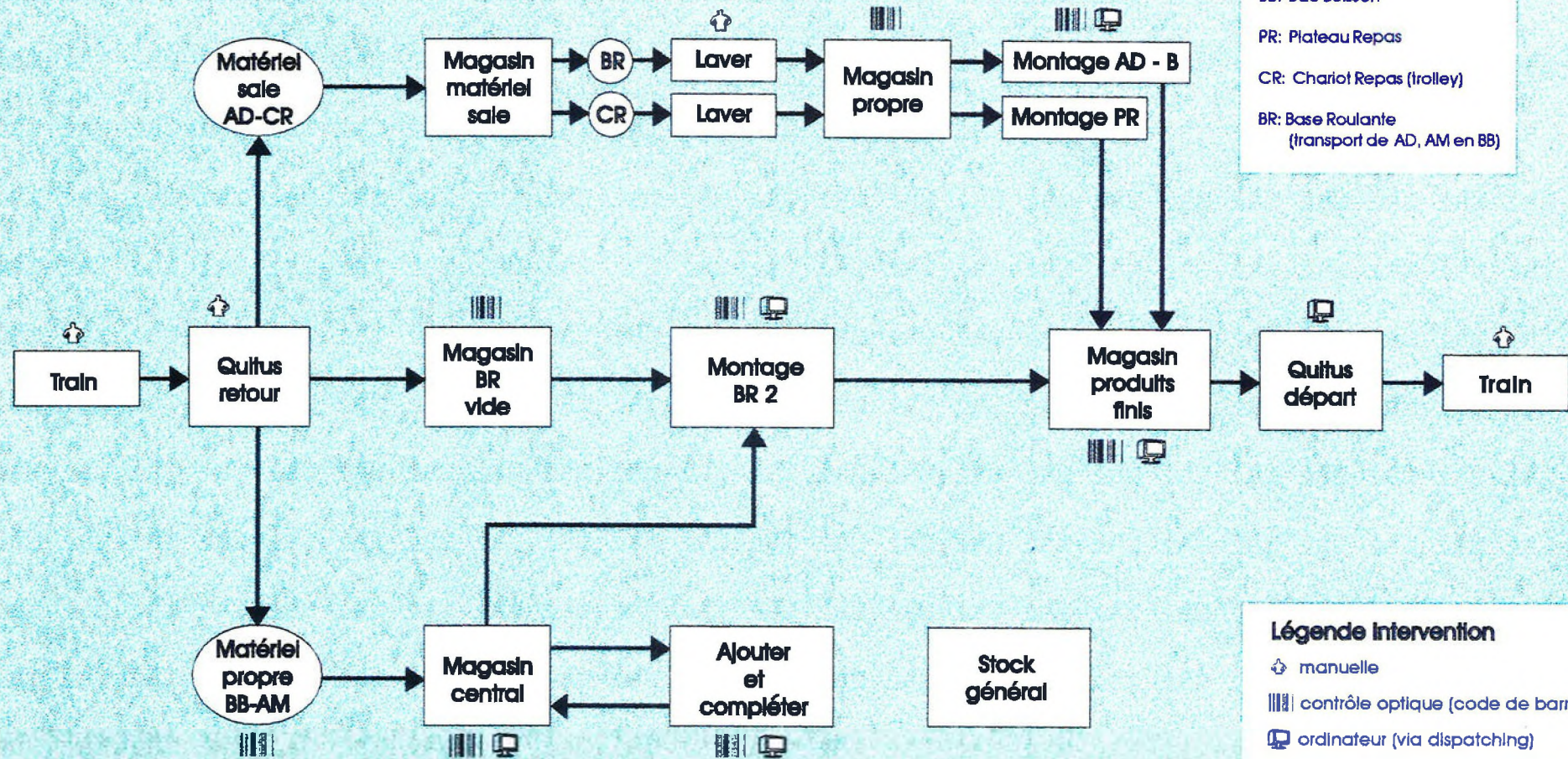
Plan CAV-B



Organisation de travail CAV-B

Abréviations

- AD: Armoire Dentrées
- AM: Armoire Matériel
(café, thé, sucre, ...)
- BB: Bac Boisson
- PR: Plateau Repas
- CR: Chariot Repas (trolley)
- BR: Base Roulante
(transport de AD, AM en BB)



Légende Intervention

- ↑ manuelle
- ||| contrôle optique (code de barre)
- 💻 ordinateur (via dispatching)

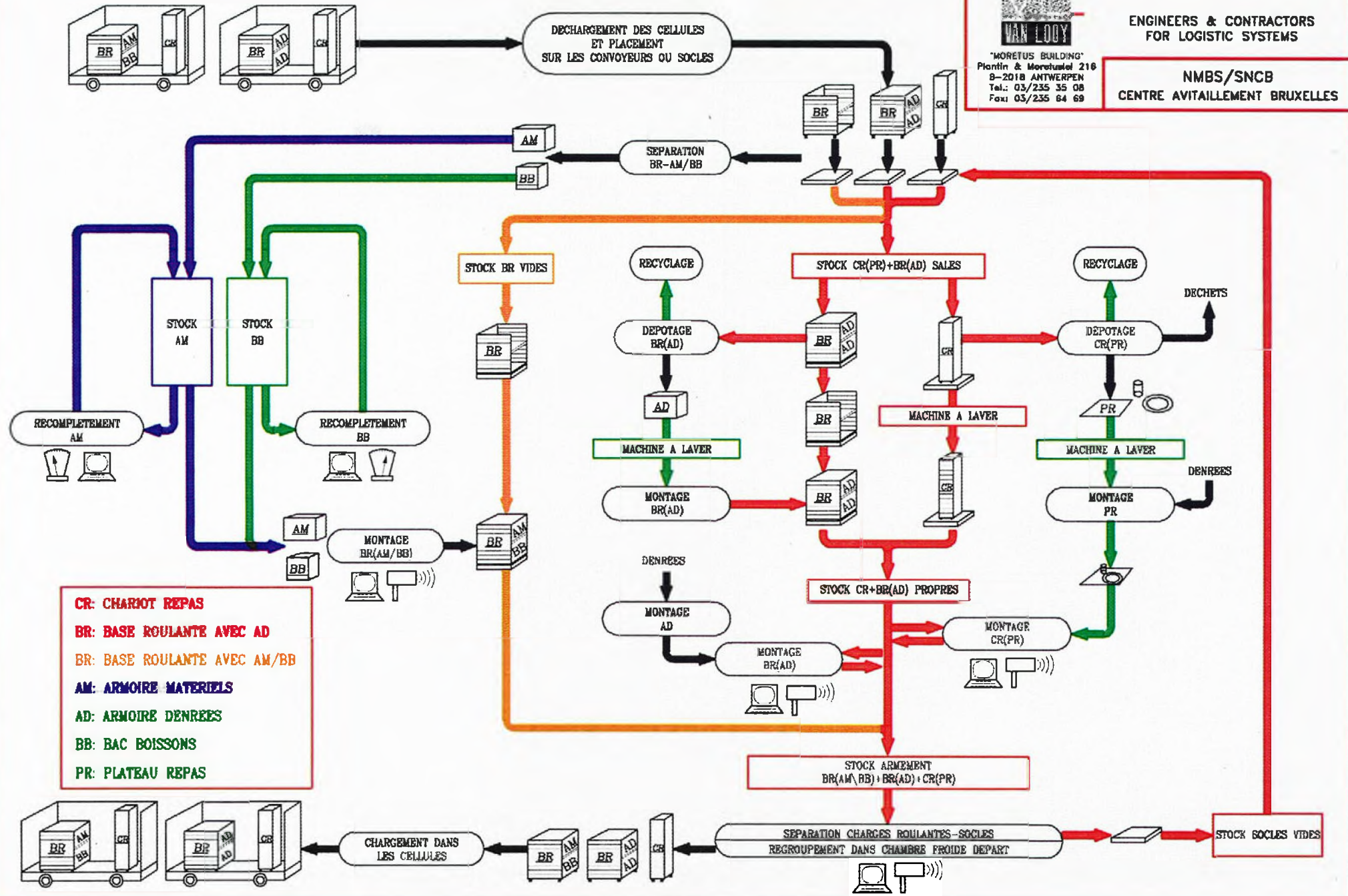


CENTRE AVITAILLEMENT TGV

GROUP VAN LOOY
VAN LOOY
 "MORETUS BUILDING"
 Plantin & Moretuslei 216
 B-2018 ANTWERPEN
 Tel.: 03/235 35 08
 Fax: 03/235 84 69

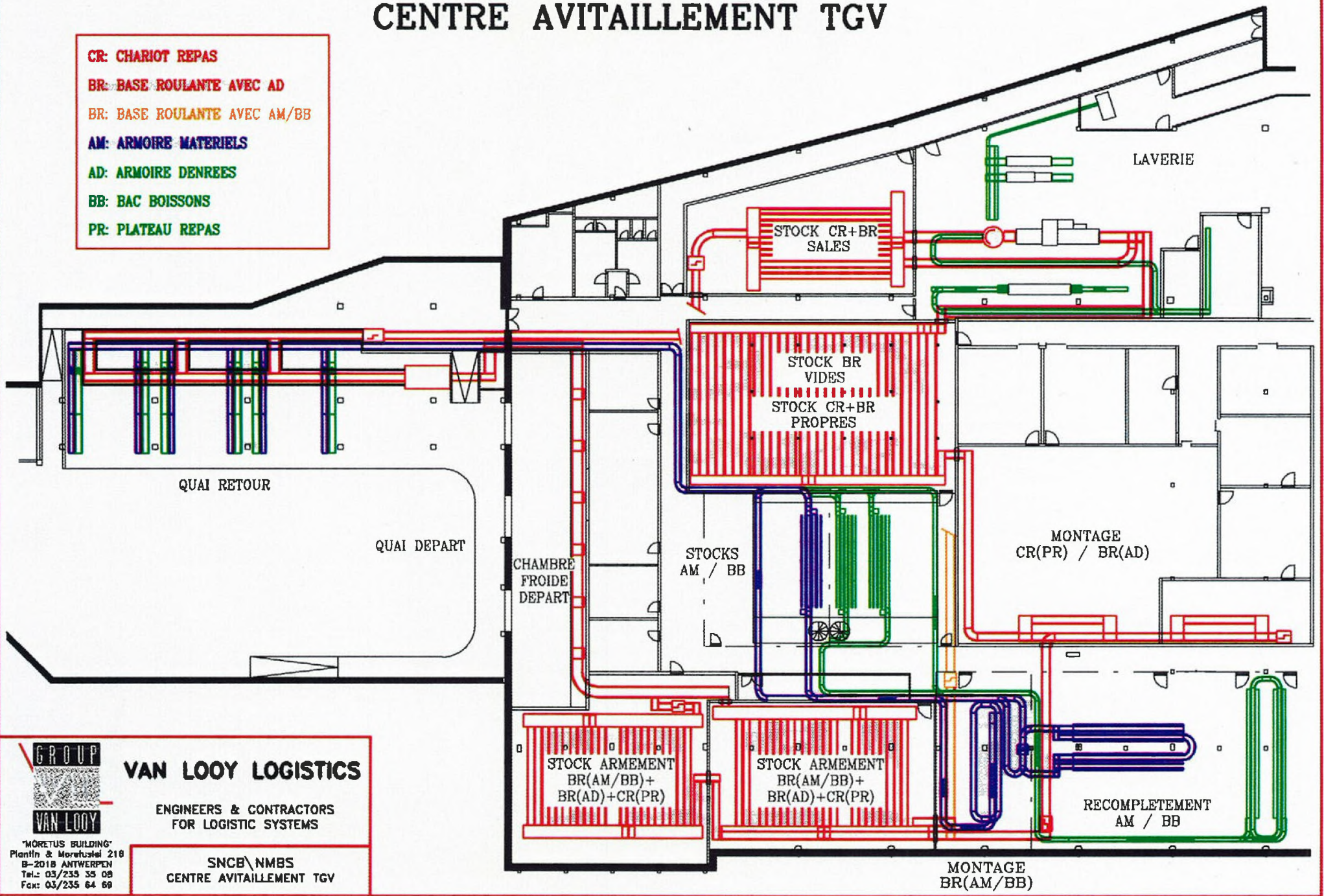
VAN LOOY LOGISTICS
 ENGINEERS & CONTRACTORS
 FOR LOGISTIC SYSTEMS

NMBS/SNCB
 CENTRE AVITAILLEMENT BRUXELLES



CENTRE AVITAILLEMENT TGV

- CR: CHARIOT REPAS**
- BR: BASE ROULANTE AVEC AD**
- BR: BASE ROULANTE AVEC AM/BB**
- AM: ARMOIRE MATERIELS**
- AD: ARMOIRE DENREES**
- BB: BAC BOISSONS**
- PR: PLATEAU REPAS**



GROUP
VAN LOOY LOGISTICS
 ENGINEERS & CONTRACTORS
 FOR LOGISTIC SYSTEMS

VAN LOOY

"MORETUS BUILDING"
 Plantin & Moretuslei 218
 B-2018 ANTWERPEN
 Tel.: 03/235 35 08
 Fax: 03/235 64 69

SNCB\NMBS
 CENTRE AVITAILLEMENT TGV

STATE-OF-THE-ART CATERING FOR TGV TRAFFIC

The Brussels Catering Center prepares and supplies trolleys and containers holding meals, sandwiches, drinks and accessories for the catering on the following TGV trains, Eurostar (London-Brussels) and PBKA (Paris-Brussels-Köln-Amsterdam).

The Brussels Catering Center provides catering for 50 trains per day, i.e. a total of 500 meal trays per hour.

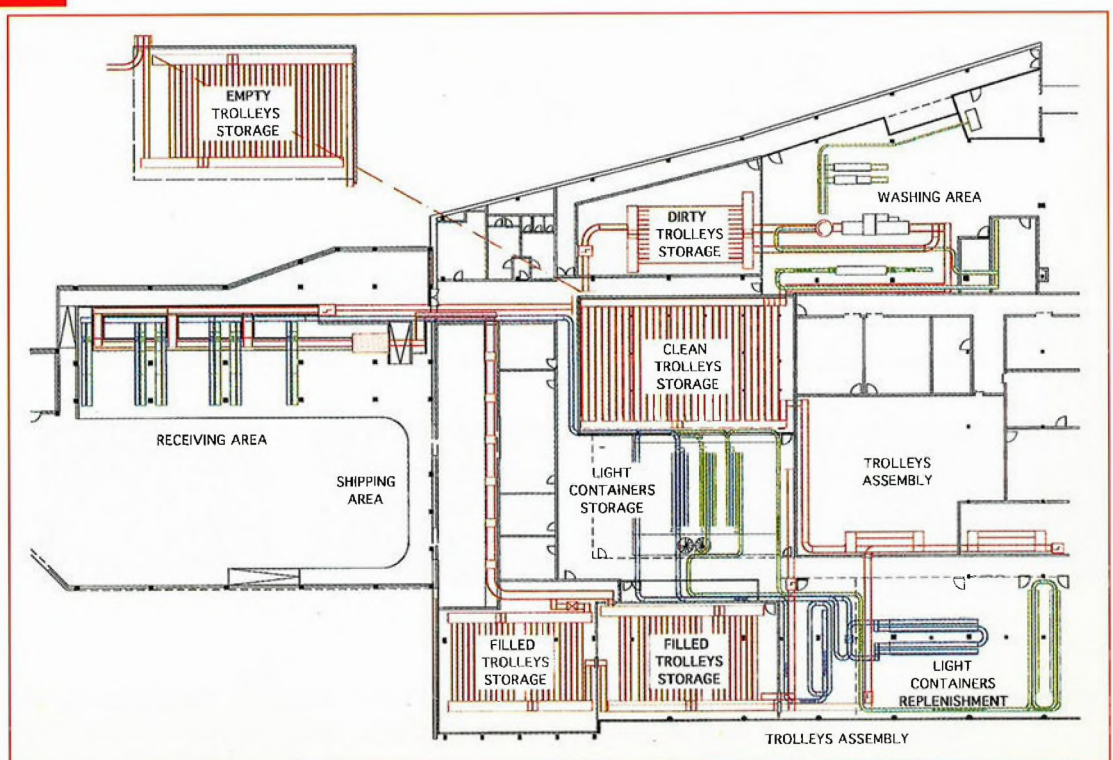
The objectives of the Belgian Railways were fast and error-free deliveries, fully monitored material and integrated information flow at a competitive price. It was for these reasons, that the Belgian Railways decided to create a high-capacity, automated catering center.

Van Looy Logistics, on the authority of Eurostation nv/sa, engineered the project from the basic design to final site acceptance, including start up support and training on the shop-floor.

The challenge was to create this center by revamping a narrow existing building, whilst strictly adhering the hygiene regulations required in the food industry and optimizing people and product flows.

The Brussels Catering Center consists of :

- 1500 m of conveyors for heavy trolleys and light containers
- 4 live storage racks with 8 automated shuttles (1100 heavy trolleys stored, 500 loads stored/retrieved per hour)
- 2 live storage racks with 4 fast, automated stacker cranes (3200 light containers stored, 640 loads stored/retrieved per hour)
- pallet racks with 1 reach truck and 2 pallet trucks (100 pallets stored)
- 4 washing machines for trolleys, containers, glasses/cutlery and dishes/trays.
- 1 waste treatment unit
- a center management system



BRUSSELS CATERING CENTER, DESIGNED BY VAN LOOY LOGISTICS N.V.

SCOPE OF THE LOGISTIC PROJECT

The center treats 2 product types, perishable products (meals and sandwiches) and non-perishable products (drinks and accessories). Sandwiches, accessories and drinks are handled in light containers and crates (up to 15 kg), while meal trays and light containers are handled in heavy trolleys (up to 120 kg). All the containers and trolleys are identified by means of a barcode label.

On leaving the trains, the heavy trolleys and light containers are inspected in the receiving area, sorted and stored in 4 automated storage areas (dirty/empty trolley storage areas and drink/accessory container storage areas).

The trolleys and containers holding perishable products are then retrieved from the dirty trolley storage area, manually emptied, washed in 2 machines (meal trolleys and sandwich container machines), and stored in the clean trolley storage area. Then the trolleys are manually filled with the meal trays and sandwich containers, and stored in the full trolley storage area.

The containers holding non-perishable products are retrieved from the drinks/accessory container storages area, manually replenished and stored again. Containers are retrieved, loaded into the empty trolleys and stored in the full trolley storage area.

Full trolleys are automatically retrieved, regrouped, monitored in the shipping area, and supplied to the trains.

All the operations, washing, assembly, replenishment and shipping are fully managed and monitored by the software system. The system allows the planning and scheduling of the different work areas, the control of stock levels, the follow up of execution of train orders, and visual monitoring of all the equipment. The hardware configuration is based on a Local Area Network with 10 PCs, 4 hand scanners, 2 weighing scales and 4 PLCs connected.



GROUP VAN LOOY

