

En 1995, la SNCB prend un nouveau départ

Au cours de l'année 1995, la SNCB a élaboré, discuté et adopté un plan qui jette les bases d'un nouveau départ, dans la perspective d'atteindre l'équilibre bilantaire à l'approche de l'année 2005 et de conserver à l'entreprise une place significative sur le marché du transport.

Elle clôture l'année avec un bénéfice d'un demi milliard de francs, acquis grâce à la compensation du déficit d'exploitation (2,6 milliards) et d'un déficit financier (2,4 milliards) par des résultats exceptionnels de l'ordre de 5,6 milliards. Au bilan apparaît en particulier une réduction des charges d'exploitation directes qui découle notamment des efforts entamés dans l'ensemble de l'entreprise pour comprimer le coût du service.

Ainsi, malgré les difficultés qu'elle doit affronter, la SNCB s'est montrée apte à saisir les opportunités nouvelles et à s'engager dans une voie de relance.

Les résultats du trafic voyageurs international, en forte progression, indiquent la pertinence des perspectives envisagées lorsque les gestionnaires ont décidé de baser l'offre résolument sur le meilleur matériel et les services les plus attentifs dont l'entreprise puisse faire usage actuellement. Au vu de ces résultats, il n'est pas permis de douter que l'achèvement des infrastructures modernes apportera une impulsion nouvelle à ce secteur avant la fin du siècle. Et la stratégie d'amélioration de l'accueil et d'adéquation optimale de l'offre aux besoins de toutes les catégories de la population appuiera les efforts de modernisation réalisés sur l'ensemble des lignes du réseau intérieur pour une clientèle plus quotidienne, qui se déplace à l'intérieur de nos frontières.

La relance concrète dans le domaine des marchandises date des dernières semaines de 1995. L'ouverture d'une première plate-forme multifonctionnelle ouvre l'ère du partenariat avec d'autres professionnels du transport dans l'optique d'une offre complète, de bout en bout, qui laisse aux expéditeurs le seul souci de la production des biens que nous transportons pour eux. Points de concentration indispensables pour le service intérieur, les plates-formes peuvent en outre, par la gamme de services qu'elles proposent, attirer au rail une clientèle accrue pour des relations internationales de qualité telles que sous le label Eurailcargo. L'évolution toujours favorable du transport intermodal complètera une gamme susceptible de donner au rail des atouts dans le contexte de la mobilité croissante de cette fin de siècle.

La relance de notre secteur messageries se décline en deux faits: la mise en route du centre de tri national et l'ouverture sur le marché international notam-

s n c b

presse &
relations
publiques
85, rue de
france
1 0 7 0
bruxelles

téléphone
02/524 20 34
téléfax
02/525 40 45

ment par le biais d'une offre très pointue centrée sur Paris et Londres. La gamme de formules informatiques développée par ABX TRANSPORT apporte un incontestable appui à la commercialisation des produits "transport". La branche "messageries" est dès lors en mesure de préserver, voire renforcer sa position de leader sur ce marché extrêmement actif.

Le diagnostic qu'elle a posé sur son avenir, les réponses qu'elle a élaborées pour gagner son pari et l'appui qu'elle rencontre dans la collectivité et auprès des autorités sont autant de signes de la volonté qu'a la SNCB de rester un partenaire significatif dans le secteur du transport tant à l'intérieur des frontières belges que pour une mobilité à horizons plus lointains.

s n c b

presse &

relations

publiques

85, rue de

france

1 0 7 0

bruxelles

téléphone

02/524 20 34

téléfax

02/525 40 45

OBJECTIF 2005

Un plan de relance

Confrontée au défi d'une concurrence de plus en plus vive sur le marché des transports et à la volonté de redresser les résultats financiers de l'entreprise, la SNCB a élaboré en 1995 son plan à long terme OBJECTIF 2005. Ce plan présenté au Conseil d'Administration du 27 octobre contient:

- les grands axes de la politique commerciale que l'entreprise compte développer au cours des 10 prochaines années;
- les mesures structurelles, notamment en ce qui concerne l'organisation de l'entreprise et la maîtrise de la masse salariale, en vue d'augmenter la productivité et l'efficacité du fonctionnement;
- des propositions visant à adapter les contributions de l'Etat et certaines dispositions comptables.

Le contenu de ce plan a fait l'objet de longues concertations et négociations qui ont abouti à la mi-février 1996 à un protocole d'accord social pour la période 1996-1998 et à un engagement du gouvernement fédéral d'accroître très sensiblement sa participation dans le financement de la SNCB et d'indexer ses contributions à l'exécution des missions de service public sur l'évolution de l'indice des prix à la consommation.

L'ensemble des mesures finalement retenues dans la nouvelle version du plan OBJECTIF 2005 et approuvées par le Conseil le 15 février 1996 permettra à la SNCB de réaliser l'équilibre de son compte de résultats à l'horizon 2005.

Les enjeux sous-jacents et les grandes lignes du plan ont été présentés par le Comité de direction aux 2.000 cadres moyens et supérieurs de l'entreprise. Au cours de huit séances d'information organisées à Bruxelles et dans les régions, les auditeurs ont pu poser - et y obtenir réponse - les questions que leur suggère l'avenir de l'entreprise. Invités à être les relais de l'information, les cadres ont ensuite répercuté les mêmes informations à leurs collaborateurs, dans leurs structures respectives.

L'application progressive des mesures du plan OBJECTIF 2005 sera accompagnée d'actions d'information destinées à faire comprendre les changements dans tous les rangs du personnel et à favoriser l'implication individuelle dans la mutation de l'entreprise et de ses méthodes d'action.

s n c b
presse &
relations
publiques
85, rue de
france
1 0 7 0
bruxelles

téléphone
02/524 20 34
téléfax
02/525 40 45

Les résultats financiers

Le compte de résultats, hors prélèvements et transferts aux réserves immunisées, se clôture en 1995 par un bénéfice de 506 millions de francs (en 94: déficit de 1.386 millions de francs).

Résultat courant: - 5,123 milliards de francs (1994: - 3,933)

Résultats exceptionnels: + 5,629 milliards de francs (1994: + 2,547)

(en millions de francs)	1995 résultats	1994 résultats	Ecart 95 - 94
Chiffre d'affaires	46.561	45.566	+ 995
voyageurs et bagages intérieur	25.034	24.134	+ 900
(dont compensations tarifaires)	(13.829)	(12.924)	(905)
international	3.168	2.758	+ 410
divers	391	234	+ 157
charges complètes	11.894	12.406	- 512
ABX	2.265	2.269	- 4
divers	3.809	3.765	+ 44
Charges d'exploitation directes	42.945	43.370	- 425
personnel	47.534	48.224	- 690
énergie	3.133	3.123	+ 10
matières	3.277	3.554	- 277
autres charges	14.164	12.147	+ 2.017
divers	495	378	+ 117
interventions Etat 2 ^e mission et art. 40	(25.658)	(24.056)	(- 1.602)
Excédent brut d'exploitation	+ 3.616	+ 2.196	+ 1.420
Dotations	6.252	6.454	- 202
aux amortissements	5.755	6.184	- 429
diverses	497	270	+ 227
Résultat d'exploitation	- 2.636	- 4.258	+ 1.622
Résultats financiers	- 2.487	+ 325	- 2.812
produits financiers	3.917	6.890	- 2.973
non récurrents	909	4.439	- 3.530
récurrents	3.008	2.451	+ 557
charges financières	6.404	6.565	- 161
intérêts nets	4.796	5.244	- 448
pertes de change et écarts de conversion	1.269	876	+ 393
divers	339	445	- 106
Résultats courants	- 5.123	- 3.933	- 1.190
Résultats exceptionnels	+ 5.629	+ 2.547	+ 3.082
Résultat net	+ 506	- 1.386	+ 1.892

s n c b
 presse &
 relations
 publiques
 85, rue de
 france
 1 0 7 0
 bruxelles
 téléphone
 02/524 20 34
 télécopie
 02/525 40 45

Les investissements

En 1995, les investissements réalisés par la SNCB ont atteint 38.147 millions F, soit une augmentation de 22,2 % par rapport à 1994 (31.228 millions F). Ces travaux et acquisitions ont été financés à concurrence de 18.449 millions F par la SNCB, au lieu de 18.278 millions F en 1994 (augmentation de 0,93 %), 18.567 millions F par le Ministère des Communications et de l'Infrastructure, soit une augmentation de 51,6 % (12.251 millions F en 1994) et 1.132 millions F par des tiers.

En 1995, les investissements, selon leur nature et l'origine du financement, se décomposent comme suit:

(en millions de francs)	Total	SNCB	Financement Ministère des Communications et de l'Infra- structure	Autres tiers
Infrastructure				
Classique	9.829	668	8.879	282
TGV	17.103	15.224	1.130	749
Tot	26.932	15.892	10.009	1.031
Matériel roulant				
Classique	9.350	1.001	8.349	
TGV	1.295	1.294		1
Tot	10.645	2.295	8.349	1
Autres				
Classique	561	253	209	99
TGV	9	9		
Tot	570	262	209	99
Total				
Classique	19.740	1.922	17.437	381
TGV	18.407	16.527	1.130	750
Tot	38.147	18.449	18.567	1.131

s n c b
presse &
relations
publiques
85, rue de
f r a n c e
1 0 7 0
b r u x e l l e s

téléphone
02/524 20 34
téléfax
02/525 40 45

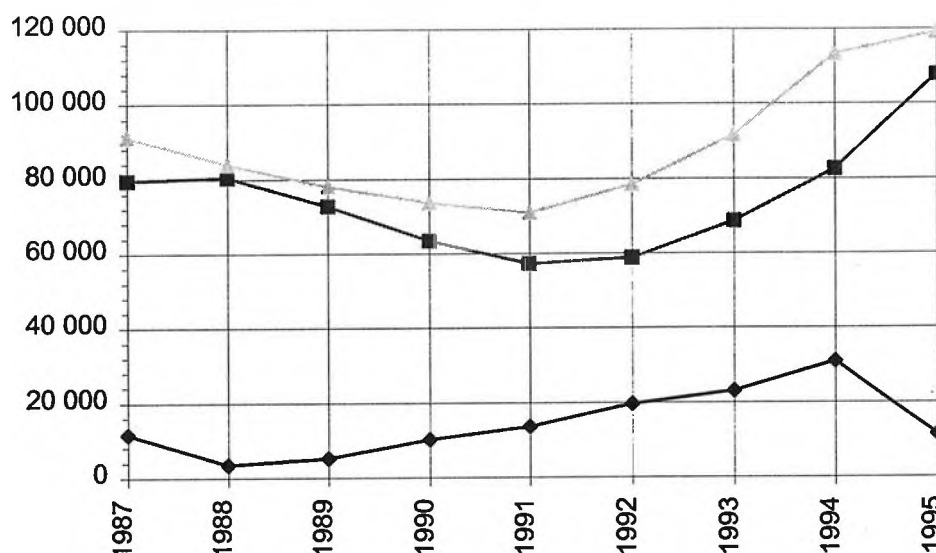
La dette

L'évolution de l'endettement par rapport au 31 décembre 1994 est le résultat:

- ☐ pour - 27,724 milliards de francs de remboursements d'emprunts;
- ☐ pour + 39,770 milliards de francs de la conclusion de nouveaux emprunts;
- ☐ pour - 6,285 milliards de francs principalement d'opérations de financement alternatif, ainsi que d'écarts de conversion débiteurs et créditeurs.

L'évolution de l'endettement (en millions de francs)

	◆ à court terme	■ à long terme	▲ total
1995	11.417	107.722	119.139



Missions de service public: résultats

Les résultats nets des secteurs relatifs aux missions de service public sont, en 1995, de - 921 millions de francs, soit - 547 millions de francs de résultats courants et - 374 millions de francs de résultats exceptionnels.

(en millions de francs)	Transport intérieur de voyageurs	Infrastructure
Produits d'exploitation		
Produits tarifaires et accessoires	11.371	555
Produits financiers	353	2.102
Interventions de l'Etat	13.849	25.622
	25.573	28.279
Charges d'exploitation		
	24.747	29.652
Résultats courants	826	- 1.373
Résultats exceptionnels	15	- 389
Résultat net	841	- 1.762

s n c b
presse &
relations
publiques
85, rue de
france
1 0 7 0
bruxelles

téléphone
02/524 20 34
téléfax
02/525 40 45

Le trafic voyageurs en 1995 - reprise de l'international -

Le trafic intérieur

En 1995, le trafic intérieur a rapporté 11,206 milliards, ce qui représente un statu quo par rapport à 1994. L'augmentation des recettes du trafic avec cartes train (+ 1,8 %) a été compensée par la diminution de celles du trafic avec billets (- 1,6 %). Les B-Excursions et Evénements ont principalement été mis en évidence avec comme résultat une hausse des recettes de plus de 50 %. La recette des cartes train "domicile-travail" a augmenté de 1,5 % et celle des cartes train scolaires de 3,6 %.

Jusqu'au mois de septembre, l'évolution du trafic avait été positive. Plus tard, elle a subi l'influence néfaste des grèves d'octobre et novembre. Comme dédommagement, les voyageurs utilisant une carte train ont reçu des "Sorry Pass" leur permettant un voyage aller-retour pour deux personnes. Au total, 311.000 Pass ont été délivrés.

Le 1^{er} février, les tarifs du trafic intérieur ont été adaptés conformément à l'article 54 du Contrat de gestion entre la SNCB et l'Etat. Le tarif de base en 2^{ème} classe (billets et cartes train) pour la distance moyenne (38 kilomètres) a été majoré de 1,6 %.

La qualité du service

En 1995 également, la qualité du service offert par la SNCB a été suivie de manière approfondie. Des enquêtes trimestrielles ont été organisées auprès de 18.774 voyageurs sur tout le réseau, les invitant à s'exprimer sur l'ensemble des services offerts. Elles ont été réalisées selon une méthodologie identique à celles de l'année précédente, de façon à permettre les comparaisons.

Pour l'ensemble des services offerts, la SNCB reçoit une cotation moyenne de 6,9 sur 10 contre 7 en 1994. La faible baisse s'explique par les résultats obtenus dans les mois d'hiver. Pendant cette période, les résultats sont toujours plus bas, mais en 1995 la baisse a été plus accentuée que la normale, entre autres sous l'influence de circonstances exceptionnelles.

Malgré les actions entreprises, l'appréciation globale concernant la propreté des trains reste faible. La qualité de l'information dans les trains présente un score légèrement supérieur à celui de l'année précédente tout en restant néanmoins parmi les critères les plus faibles des services offerts.

Bien que la régularité des trains présente une légère baisse, l'appréciation des voyageurs pour cette partie du service s'est améliorée. Les voyageurs font apparemment preuve de compréhension face aux situations difficiles dans lesquelles la SNCB doit parfois travailler. Il est également encourageant de constater en 1995 une appréciation positive des voyageurs envers le personnel des gares et des trains: respectivement 7,1 et 7,6 sur 10.

Les relations avec les clients

Une bonne connaissance des conditions générales de transport des voyageurs élimine d'avance toute une série de malentendus et contribue à une bonne relation avec les voyageurs. C'est la raison pour laquelle la SNCB a, en 1995, distribué la brochure "En bonne voie", résumé des "Conditions générales pour le transport des voyageurs et des bagages". Le texte intégral a en outre été mis gratuitement à la disposition du public intéressé dans les bureaux d'information des gares ou envoyé sur demande par le département Voyageurs.

Pendant l'année 1995, la patience des voyageurs a été sollicitée à plusieurs reprises, principalement à cause des grèves en Belgique et de l'incendie de la cabine de Bruxelles-Nord. Cela s'est traduit par une augmentation des plaintes (15.000 pour l'année). Cette augmentation trouve aussi son origine dans le fait que l'adresse du Service après-vente a été largement diffusée au sein de la clientèle.

Le trafic international

En 1995, le trafic international a procuré une recette de 3,168 milliards, soit une augmentation de 14,8 % par rapport à 1994. Ce pourcentage élevé doit être nuancé. En effet, il est influencé par la recette du service Eurostar, lequel n'est devenu opérationnel qu'en novembre 1994. Sans les résultats Eurostar, le trafic international peut néanmoins afficher une augmentation de recette de 7,7 % en 1995.

Le trafic international classique a atteint 908 millions de voyageurs-kilomètres; Eurostar en a réalisé 63 millions.

Après son lancement le 14 novembre 1994, Eurostar a connu sa première année opérationnelle complète en 1995. Il a enregistré pour l'ensemble de l'année 655.203 voyages simples.

L'offre sur cette relation a été progressivement élargie:

- ☐ du 14 novembre 1994 au 22 janvier 1995: deux trains aller-retour par jour;
- ☐ du 23 janvier au 27 mai 1995: trois trains aller-retour par jour;
- ☐ du 28 mai au 23 septembre 1995: cinq trains aller-retour par jour;
- ☐ à partir du 24 septembre 1995: six trains aller-retour les jours de semaine et les samedis et cinq trains aller-retour les dimanches.

1995 peut donc être considérée comme la véritable année d'introduction d'Eurostar. Une augmentation constante de la fréquence au cours de 1996 par l'introduction d'un Eurostar supplémentaire dans les deux directions doit aider à promouvoir l'offre. Une attention particulière est consacrée aux relations vers les Pays-Bas et l'Allemagne, des marchés où la commercialisation est en pleine expansion. Ce n'est qu'à partir de 1998, avec l'achèvement de la nouvelle ligne en Belgique, que l'Eurostar pourra faire jouer tous ses atouts; 1996 et 1997 sont donc considérées comme années de transition vers une exploitation commerciale de qualité supérieure, avec facilités de parking au terminal de Bruxelles-Midi, "Businesslounge", et l'introduction d'un programme de loyalty.

Depuis janvier 1995, les trains TEE sur la relation Bruxelles-Paris ont été remplacés par des rames TGV. Suite à l'amélioration du service et de sa régularité, le nombre de voyageurs est en hausse et la tendance négative des années antérieures s'est inversée.

Environ 17.500 voyageurs ont profité de la nouvelle offre TGV Bruxelles-Nice.

Les arrêts de travail à la SNCF ont inévitablement eu un effet négatif sur le trafic international: beaucoup de trains à destination de la France ont été supprimés et d'autres trains ont subi des retards importants dus aux détournements.

Le 1^{er} juin 95, les tarifs en trafic international ont été majorés de 4,15 % en moyenne.

En septembre, en collaboration avec la SNCF et la région Nord-Pas-de-Calais, une nouvelle formule de carte train a été créée. Baptisée Trampoline, cette formule est valable pour de courts trajets transfrontaliers en 2^{ème} classe entre les gares des relations Tournai-Lille et Courtrai-Lille. Trampoline, dont la validité peut être prolongée par semaine ou par mois, rend ces courts trajets financièrement plus attractifs.

La vente

La possibilité de payer au moyen d'une carte bancaire ou d'une carte de crédit via C-ZAM a été testée en 1994 dans 4 gares-pilotes. Dans le courant de l'année 1995, ce service a été étendu aux 22 plus importantes gares équipées pour la vente internationale. Il facilite le règlement d'un voyage aussi bien en service intérieur qu'en service international.

En 1996, l'appareillage C-ZAM sera également installé dans les autres gares assurant la vente internationale.

Les contrats

Des contrats Bulk ont été conclus avec de nombreuses entreprises privées et des services publics. Dans le cadre de ces contrats, ces clients achètent un grand nombre de billets, ce qui réduit les coûts de distribution de la SNCB et diminue sensiblement leurs frais administratifs.

Notons également la progression du nombre de contrats avec des administrations pour la remise de cartes train à leur personnel moyennant le paiement du prix diminué de la part patronale. Le coût patronal augmenté du supplément de 10% pour frais administratifs est facturé à l'organisme concerné.

Des contrats ont été passés avec diverses institutions et entreprises publiques autonomes, permettant à leur personnel d'échanger une partie de leurs facilités de circulation en service intérieur contre des billets Eurostar. Pour ce nouveau public, c'est une façon de découvrir Eurostar.

s n c b
presse &
relations
publiques
85, rue de
f r a n c e
1 0 7 0
b r u x e l l e s

téléphone
02/524 20 34
t é l é f a x
02/525 40 45

Le transport de marchandises par wagons complets

Les résultats

Tant l'affaiblissement de l'activité économique, qui a provoqué une diminution de la demande de transport, que la concurrence toujours plus vive entre les différents modes de transport, ont influencé négativement le trafic de marchandises par wagons complets pendant l'année 1995.

Durant le premier trimestre 95, la croissance de 1994 s'est poursuivie, mais plus lentement, tandis que le ralentissement conjoncturel a marqué son impact durant le reste de l'année. Les mouvements sociaux de fin d'année, essentiellement en France, mais aussi en Belgique, ont renforcé cette tendance négative.

En comparaison avec 1994, les résultats chiffrés se présentent comme suit:

- Tonnage: 59,7 millions de tonnes
- Unités de trafic: 7.287 millions tonnes-km
- Chiffre d'affaires (net): 11.894 millions BEF

SECTEURS DE MARCHÉ	TONNES	T-KM
Industrie automobile	7.60%	13.40%
Matériaux de construction et produits de carrière	3.90%	5.40%
Produits divers	0.83%	-0.47%
Trafic combiné et transports spéciaux	-0.1%	-6.5%
Produits métallurgiques	-3.20%	-6.10%
Produits chimiques et engrais	-5.70%	-6.70%
Combustibles solides	-6.90%	-8.50%
Produits pétroliers	-12.40%	-14.60%
Minerais	-12.90%	-24.20%
Produits agro-alimentaires	-15.30%	-15.30%

s n c b
presse &
relations
publiques
85, rue de
france
1 0 7 0
bruxelles

téléphone
02/524 20 34
téléfax
02/525 40 45

Les grandes orientations

Industrie automobile

Malgré l'évolution plutôt hésitante du secteur automobile en Europe et la faiblesse des ventes en Belgique, le secteur du transport ferroviaire de véhicules neufs a bien évo-

lué: augmentation des importations et des exportations, par voie terrestre et via les ports.

Matériaux de construction et produits de carrière

Un accroissement des exportations a été noté, notamment en craie, chaux et dolomie crue vers la France et en carbonate de calcium de Visé vers la France et l'Allemagne en trains complets, pour un volume de 100.000 Tonnes. La SNCB a aussi transporté - suivant la technique ACTS - 90.000 Tonnes de terres polluées à décontaminer, entre le G-D de Luxembourg et les Pays-Bas et vice-versa.

Produits divers (bois, papier...)

Trois "gares-bois" sont opérationnelles: Arlon, Bertrix et Marloie. Après la chute des cours du bois depuis 1992 (tempêtes de début 1992, dévaluation des monnaies scandinaves, arrivée sur le marché de producteurs d'Europe de l'Est), les professionnels du secteur recommencent à exporter, notamment vers la France et l'Italie. Nous pouvons mentionner, à ce propos, la mise en route d'un nouveau trafic de grumes en trains complets réguliers à destination de l'Italie.

Comme en 1994, le transport de papier et de cellulose a connu une croissance. Le Port d'Anvers a pris une place importante dans le transbordement et stockage de papier et cellulose en provenance de Scandinavie et Finlande, d'où le développement du trafic en trains complets vers le Sud de l'Europe.

Produits métallurgiques

Le transport de ferrailles (en trafic intérieur et importation terrestre - origine en France, Allemagne et les Pays-Bas) est dans une phase de croissance réelle, conséquence positive de la mise en service de fours électriques. Pour 1996, tout est mis en œuvre pour la poursuite de cette croissance malgré la concurrence active de la voie d'eau. Evolution négative du volume des importations et des exportations, suite à l'échange de produits semi-finis entre bassins sidérurgiques. L'interruption de la synergie entre les bassins wallons et luxembourgeois, diminue l'importation terrestre.

L'évolution positive de l'exportation vers la France, qui avait été constatée au début de l'année, a été stoppée par les mouvements sociaux de fin 1995. La faiblesse du dollar américain hypothèque la "grande exportation" d'Allemagne et de France via nos ports. On constate, par contre, une augmentation du transport de tuyaux à l'exportation de France, via Anvers.

Produits chimiques et engrais

L'évolution économique depuis mi-1995 et les mouvements de décembre expliquent la baisse du transport de produits chimiques. Par contre, la tendance négative du transport ferroviaire d'engrais est arrêtée.

Combustibles solides

La SNCB enregistre une nette diminution du transport de charbon vers les centrales électriques, par suite de la mutation vers des centrales à gaz; diminution aussi du transport de coke par suite de la mise en service de fours électriques. Par contre, il convient de signaler un développement du trafic de coke de Vlissingen et Sluiskil vers Dunkerque.

s n c b
presse &
relations
publiques
85, rue de
france
1 0 7 0
bruxelles

téléphone
02/524 20 34
téléfax
02/525 40 45

Combustibles liquides

Une diminution de l'exportation de produits légers a été déplorée, tant en direction de la Suisse qu'en direction du Luxembourg par suite des circonstances économiques défavorables et de la concurrence d'autres compagnies pétrolières.

L'exportation de produits pétroliers lourds vers le Luxembourg a cessé (passage aux fours électriques) tandis que le transport en trafic intérieur amorce une reprise. Se développe aussi l'acheminement de gaz vers l'Allemagne, les Pays-Bas et la France.

Minerais

L'importation de minerais d'outre-mer destiné à l'industrie sidérurgique belge a repris en 1995 (fin des travaux de révision d'un haut fourneau). Par contre, constat d'une diminution du trafic vers le Luxembourg et la France (fours électriques et politique d'approvisionnement). Le trafic de minerais non-ferreux est resté stable.

Produits agro-alimentaires

Des résultats encourageants sont notés: augmentation d'environ 10 % du trafic de bananes d'outre-mer vers l'Allemagne et l'Autriche; doublement du transport de pommes de terre vers l'Allemagne et la Suisse. Le transport de betteraves est à la hausse.

L'importation de sucre en provenance de France diminue par suite du stockage en France même (silos à Calais, Rouen, Dunkerque). Toutefois, une nouvelle relation Châlons-sur-Marne → Zeebrugge s'est développée, fin 1995.

Le trafic de maïs, de malt, de farine et d'eau minérale connaît encore une évolution négative.

Transport combiné

Succédant à deux années de croissance réelle, le trafic international enregistre une légère baisse en 1995. Cette tendance a pu être limitée grâce à la création, en mai 1995, d'un nouveau produit: le *PORT EXPRESS* (trains quotidiens entre Rotterdam et Anvers).

En trafic intérieur, une légère reprise se manifeste. Depuis avril 1994, un nouveau produit a été lancé: *RAIL-BARGE* (trains-navettes Anvers / Zeebrugge).

Le trafic via le DRY-PORT Muizen connaît une nouvelle croissance.

Transports spéciaux

Il est intéressant de citer le transport de 28 poutres en béton de 125 tonnes chacune de Ciney et Malines vers le chantier TGV à Lot.

s n c b
presse &
relations
publiques
85, rue de
france
1 0 7 0
bruxelles

téléphone
02/524 20 34
téléfax
02/525 40 45

Charte de qualité

La SNCB s'affirme dans le respect des Chartes de qualité. Après Sidmar, nous avons signé une charte avec Cockerill en octobre 1995. Ces documents concrétisent notre engagement réciproque pour accroître la responsabilité du transporteur dans la chaîne de production de sa clientèle.

Les projets pour 1996

AMELIORATION DE L'OFFRE

EURAILCARGO Un nouveau train direct reliant la Belgique à Nuremberg (correspondance possible vers la Tchéquie) est mis en place. Il sera commercialisé après une période d'essai sous le label EurailCargo.

PLATE-FORME MULTIFONCTIONNELLE (PFM) La plate-forme est un site ferroviaire permettant à la clientèle d'effectuer, outre les opérations terminales classiques, le stockage de marchandises ou des transbordements pour la desserte de clients non raccordés au fer. La plate-forme de Boom a été inaugurée au début 1996. La SNCB poursuivra le développement de ce nouveau produit, notamment à Courtrai, Feluy, Genk et Schaerbeek.

ECHANGE DE DONNEES INFORMATISEES (EDI) Le système SEAGHA-RAIL a été mis en oeuvre début 1995. La SNCB a développé le logiciel "EDICARGO", actuellement proposé à la clientèle.

PARC DE WAGONS Dans le cadre de la qualité de service, la SNCB adapte et améliore les wagons pour le transport de coils (placement d'un bâchage mécanique, revêtement des berceaux). La transformation de wagons plats en wagons porte-conteneurs se poursuit. L'acquisition de 150 wagons de grand volume pour le transport de rouleaux de papier et de charges palettisées complète l'offre de la SNCB

PERSPECTIVES DE TRAFIC

PRODUITS SIDERURGICIQUES Les perspectives pour 1996 s'inscrivent dans:

1. l'échange de semi-produits entre sidérurgistes belges et filiales étrangères;
2. la reprise de certains trafics à l'exportation maritime;
3. des transferts de fonte en fusion entre bassins sidérurgiques.

EAUX MINERALES VALVERT (Etalle) entame la pose d'un nouveau raccordement ferroviaire en vue d'un trafic vers la France (démarrage en 1997 - trafic estimé à 50.000 Tonnes).

CHIMIE ET ENGRAIS Le volume de trafic de BASF évolue vers le *million de tonnes* par fer. Cette croissance s'appuie sur le transport d'engrais solides vers la France (SWAP avec DSM) et sur des échanges entre les sièges de production d'Anvers, Ludwigshafen et Schwarzheide.
Investissements en 1996 et 1997 sur la ligne 207 (Herentals-Geel): sa modernisation permettra dès 1997 un développement important du transport de produits chimiques (perspective de 200.000 Tonnes en 1998).

s n c b
presse &
relations
publiques
85, rue de
f r a n c e
1 0 7 0
bruxelles

téléphone
02/524 20 34
t é l é f a x
02/525 40 45

ABX**1995: le redéploiement**

ABX a enregistré en 1995 un statu quo au niveau de ses recettes et une légère hausse du nombre d'envois traités.

Cette année charnière a connu plusieurs événements importants.

Démarrage du nouveau centre de tri

En septembre 1995, ABX TRANSPORT a mis en service son nouveau centre de tri, à Bruxelles Petite-Ile, couplé à une informatique de pointe. Ce nouveau système a apporté à l'activité ABX TRANSPORT un regain de qualité, de productivité et de performance.

Parallèlement à ce démarrage, toute une série d'applications informatiques cruciales - dont l'encodage et l'étiquetage - ont été développées. Ces deux applications se sont vues renforcées par la création et le développement d'un produit informatique mis gratuitement à la disposition des clients: ABX-LINK.

D'autres applications, plus puissantes et développées sur mesure par ABX TRANSPORT, ont été offertes aux principaux clients, tel le picking. Via ce système, ABX TRANSPORT prépare tous les envois pour l'expéditeur. Par le fichier ABX-Link, les envois en stock sont triés d'une façon automatisée en des envois réels suivant les instructions de l'expéditeur.

Le développement européen

ABX TRANSPORT a débuté l'étude d'un développement européen pour ses 2 premiers produits (produits A/B et Transport Direct). ABX compte développer ses produits en premier lieu au niveau Benelux pour ensuite les développer pour le reste de l'Europe. ABX TRANSPORT recherche dans ces pays des partenaires ayant la même philosophie et pour activité principale la "messagerie routière".

Eurodoc

Lancé en septembre 1995 par trois réseaux ferroviaires et confié à ABX TRANSPORT pour la Belgique, ce nouveau produit s'appuie logistiquement sur les TGV et Eurostar pour offrir à la clientèle belge la possibilité de livrer le même jour toute enveloppe dans deux capitales européennes: Paris et Londres.

Ce produit de haute qualité permet à ABX transport de se placer dans un créneau spécialisé et d'être un des rares opérateurs à pouvoir offrir un tel service.

s n c b
presse &
relations
publiques
85, rue de
france
1 0 7 0
bruxelles

téléphone
02/524 20 34
téléfax
02/525 40 45

Le Transport

Le Service voyageurs

☐ Amélioration de l'accueil et nouvelles facilités offertes aux voyageurs

La signalétique des gares: revue en 1995 dans 59 gares. Par ailleurs, des journaux lumineux diffusant des informations sur les nouveautés ou des modifications aux horaires, sur des billets "événements" ou de nouveaux produits ont été installés dans 30 gares.

Les sièges sur les quais: 200 modules de 3 sièges ont été installés.

De nouvelles facilités de paiement: des terminaux C-ZAM pour paiement par carte de crédit ont été installés aux guichets de 22 gares; par ailleurs, la carte PROTON est testée à Louvain, Wavre, Ottignies et Louvain-La-Neuve.

L'accueil des moins valides: un nouveau type de rampe d'accès amovible pour fauteuil roulant a également été testé à Tirlemont pour éventuellement généraliser son usage en 1996 dans une vingtaine de gares importantes équipées de quais bas.

De nouveaux emplacements de parking: 522 parkings pour voitures et 1710 emplacements pour 2 roues ont été aménagés en 1995.

Divers autres travaux: réaménagement du tunnel voyageurs à Gand-Saint-Pierre, mise en service du Travel Center de Liège-Guillemins, rénovation en gares d'Alost et d'Ar-lon, sonorisation installée ou renouvelée dans 24 gares et points d'arrêt.

La formation du personnel: près de 300 agents en contact avec la clientèle ont encore reçu la formation spécifique en matière de relations humaines et commerciales. En outre, le simulateur de conduite développé par le Département Transport va permettre d'étendre encore le domaine des connaissances pratiques des conducteurs;

Les portables IVETTE (Information et Vente dans les Trains à l'aide de terminaux portables): ils vont progressivement équiper le personnel des trains. Ces portables peuvent délivrer des billets en service intérieur mais aussi fournir des informations horaires. Des développements ultérieurs sont d'ores et déjà prévus.

Nouveaux développements ARIdisc: en plus des disquettes déjà existantes (50.000 vendues en 95), de nouveaux produits ont vu le jour: le service d'abonnement (3.000 membres), la licence pour serveur (50 firmes), le service ARlgate, utilisable depuis le 15 février 96 sur Canal + et la BRTN.

☐ Poursuite des efforts en 1996

Renouvellement de la signalétique dans près de 100 gares.

Installation de 600 sièges sur les quais.

Installation à Gand-Saint-Pierre, Ottignies, Berchem et Louvain d'un tout nouveau système d'annonce des trains.

Installation à Audenarde d'un système d'information piloté par ordinateur pour gérer les correspondances train-bus. Ce système, qui a déjà fait ses preuves, sera installé à

l'avenir dans la plupart des gares de correspondance train-bus, en collaboration avec De Lijn. Un essai avec le même matériel sera fait à Gembloux avec le TEC. Mise en place dans chacune des nouvelles régions T d'une équipe mobile de nettoyage et d'entretien.

Concernant ARI, mise en oeuvre d'un service vocal (ARlvoice), d'une version ARlgate pour PC équipés de modem ainsi que la mise en vente des logiciels ARI sur CD-ROM.

Sans les événements défavorables de la fin 1995 (incendie de Bruxelles-Nord, mouvements syndicaux, manifestations dans l'enseignement) qui ne sont pas neutralisés, la régularité (91,6 % des trains avec moins de 5' de retard) aurait été améliorée par rapport à 1994.

Cependant, comme l'enquête Qualité réalisée par Marketing Unit le démontre, ces incidents exceptionnels n'ont pas pesé sur l'appréciation globale que notre clientèle nous accorde et qui reste bonne (6,9 sur 10).

□ Diverses modifications au service intérieur en 1995

Service des trains

- l'électrification du tronçon Saint-Ghislain - Quiévrain permet maintenant de prolonger les IC venant de Schaerbeek jusque Quiévrain;
- les trains L Anvers - Essen ont été prolongés le week-end jusque Roosendaal;
- une relation Malines - Vilvorde - Huizingen (ligne 26) a été dirigée vers Etterbeek;
- les points d'arrêt de Maffle et Stockem ont été rouverts tandis qu'un nouveau point d'arrêt a été ouvert à Alost Kerrebroek;
- les navettes de Bruxelles vers l'aéroport de Bruxelles-National ont maintenant Bruxelles-Midi comme terminus, ce qui rend possible des correspondances avec les TGV.

Confort du matériel utilisé

- les nouvelles voitures de grand confort i11 sont introduites progressivement sur la relation IC B Ostende - Welkenraedt;
- en 1996, de nouvelles automotrices de grand confort seront également progressivement mises en service;
- les vieilles automotrices 50-54 et les voitures de la série K, construites dans les années 50, ont été mises hors service;
- les navettes vers l'aéroport sont assurées désormais par des automotrices "Sprinter", plus récentes et confortables et qui offrent en outre plus de places assises;

□ Modifications au service international

Le nombre d'EUROSTAR entre Bruxelles et Londres a été porté à 6 trains par jour et par direction en 1995 et à 7 trains depuis ce 25 mars 1996. De plus, certains de ces EUROSTAR font des arrêts dans le Kent, à Ashford.

1995 a aussi vu la suppression des 2 derniers TEE Bruxelles - Paris ainsi que la création d'un TGV direct Bruxelles - Nice.

❑ Nouveautés 1996

En intérieur

Fin de l'électrification et des rénovations de gares de la ligne 73 (La Panne - Gand-Saint-Pierre). Utilisation de matériel plus moderne et durée du trajet réduite de 11 minutes.

Réouverture du point d'arrêt de Olen.

Prolongation du train L Mons - Jurbise - Soignies jusque Braine-Le-Comte.

En international

A partir du 2 juin, il y aura 2 fois 13 trains THALYS par jour entre Bruxelles-Midi et Paris-Nord. Un certain nombre de relations seront prolongées au-delà de Bruxelles: 2 fois 4 vers Berchem et Amsterdam, 2 fois 1 vers Anvers-Central et 2 fois 2 vers Liège-Guillemins. Le temps de parcours entre Bruxelles et Paris sera ramené à 2 h 03, en attendant 1 h 58 dès septembre.

Trafic marchandises

❑ Transport diffus

Les fruits de la restructuration marchandises de septembre 1994: comme prévu, cette restructuration n'a causé aucune diminution de trafic, au contraire. Pendant les 10 premiers mois de l'année 1995, le secteur a marqué une hausse de 5,9 % du tonnage net, hausse qui par après a faibli, pour des raisons conjoncturelles.

La restructuration de 1994 a permis également de mieux desservir les points de chargement et de déchargement.

La plate-forme multi-fonctionnelle de Boom: désormais opérationnelle, elle facilite la livraison à domicile de petits envois chez les clients qui ne bénéficient pas d'un raccordement au réseau;

Les Eurailcargos: vu le succès de ces trains qui garantissent des délais de livraison de et vers la Belgique, leur offre s'étoffe. Le Norlink (relation Belgique - Scandinavie) a reçu un petit frère, le Norlink II, qui en 1995, a déjà acheminé 107.000 tonnes brutes. L'offre des Eurailcargos comprend donc maintenant 7 trains, desservant le sud-est de la France, l'Autriche, l'Allemagne, la Scandinavie et la Suisse, en attendant un 8^{ème} dans le courant de 1996: un Eurailcargo vers Nürnberg, avec aussi des wagons pour la Tchéquie.

Accélération des trains internationaux vers la France et le Luxembourg, par suite d'une meilleure coordination entre Woippy (SNCF), Bettembourg (CFL) et Stockem (SNCB);

Les trafics vers la C.E.I. ont continué à être développés. Actuellement, au départ de la Belgique, 2 à 3 trains directs par semaine partent pour la frontière russo-polonaise.

□ Transport combiné

Ce secteur, qui se caractérise par une rapide adaptation au marché, représente chaque année une part de plus en plus importante de notre trafic marchandises.

La SNCB se spécialise dans deux secteurs du marché:

- le transport, dans des laps de temps très courts, de très grandes quantités de conteneurs maritimes entre les ports mêmes, ainsi que les ports et leur hinterland.
- le transport de conteneurs, caisses mobiles, remorques entre les terminaux secs sur des moyennes et longues distances.

Les schémas d'organisation existants Hub-and-Spoke de TRW/UIRR (CORTAX) et Interferry/Intercontainer (Quality Net) ont été constamment adaptés aux besoins du client. Ces derniers disposent ainsi d'un instrument performant et fiable, comme par exemple pour les relations avec l'Italie, la Suisse et l'Espagne.

Les faits les plus marquants en 1995 ont été:

- l'ouverture d'un terminal pour le transport combiné à Genk, en collaboration avec TRW;
- le raccordement de Zeebrugge et du Dry Port Muizen aux 24 principaux terminaux en France par des relations jour A / jour B;
- la liaison directe entre Anvers et Messendorf en Autriche, pour des pièces Chrysler;
- l'introduction du "Ardennes-Shuttle" entre Rotterdam et Muizen/Athus;
- l'introduction du "Shuttle Port-Express" entre Anvers Berendrecht et Rotterdam;
- l'introduction du "STRELA" entre Anvers Angola et la C.E.I.;
- l'ouverture le 11 juillet 95 du Flanders Container Terminal à Zeebrugge, avec entre autres l'adaptation des trafics CAST;
- la continuation du développement du terminal de Muizen qui, déjà à l'heure actuelle, peut bénéficier de toutes les relations nationales et internationales.

Depuis mars 1996, le "Dry Port Terminal" de Muizen dispose d'une grue portique pour le chargement et le déchargement des conteneurs; en octobre, le "Noordzeeterminal", le 2^{ème} terminal à conteneurs le long de l'Escaut à Anvers, devrait être opérationnel.

□ Trains complets

Dans ce domaine, une collaboration très étroite avec les clients s'impose. Une telle collaboration a permis par exemple l'accélération de la rotation des wagons entre BASF Anvers et BASF Ludwigshafen où, grâce à la mise en service de la ligne 11 au nord d'Anvers et une organisation adaptée, nous avons gagné jusqu'à 24 heures. Les trains complets tendent de plus en plus à s'inscrire dans la chaîne logistique de nos gros clients, ce qui demande de notre part une très grande souplesse et le respect strict des délais de livraison.

s n c b
presse &
relations
publiques
85, rue de
france
1 0 7 0
bruxelles

téléphone
02/524 20 34
téléfax
02/525 40 45

Les résultats prouvent qu'en 1995, nous y avons bien réussi:

- une progression en tonnages a été notée sur presque tous les marchés existants, sauf les marchés (minerai, charbon et coke, et les produits pétroliers) où existe une explication structurelle de la régression (ex.: l'utilisation de fours électriques par les sidérurgistes);
- de nouveaux trains ont été créés: par exemple entre Lübeck et Anvers Waaslandhaven (cellulose), entre Anvers Waaslandhaven et Boulogne (gaz propane), entre Rivage et Bettembourg (sable), entre Genk et Garston via le tunnel sous la Manche (autos), entre Sidmar et Arbed (produits sidérurgiques).

☐ Chartes de qualité

La SNCB a poursuivi ses efforts pour améliorer la qualité de ses services. Des engagements contractuels ont été pris pour nous inscrire dans les schémas de la Qualité Totale de certaines entreprises, comme Cockerill-Sambre et Sidmar.

Ainsi, l'information vers nos clients est fortement améliorée grâce à la cellule d'information et de qualité (CARINE, pour "CARGO Information NEt") qui est disponible pour nos clients en permanence, 7 jours sur 7.

Etudes générales et réalisations '96

Mise en place progressive de la nouvelle structure des 22 Régions.

Poursuite des développements du nouveau dispatching national, avec notamment le projet ARTEMIS. Cette centralisation permettra de mieux gérer la fluidité du trafic.

Nouveau plan de transport IC/IR 98.

s n c b

p r e s s e &

r e l a t i o n s

p u b l i q u e s

85, rue de

f r a n c e

1 0 7 0

b r u x e l l e s

t é l é p h o n e

02/524 20 34

t é l é f a x

02/525 40 45

Le département Infrastructure

Les activités du Département de l'Infrastructure qui conçoit, établit, entretient et modernise les équipements fixes s'inscrivent dans le cadre de l'exécution du Plan d'Entreprise. Le Plan Décennal des Investissements 1991-2000 est suivi dans la limite des disponibilités budgétaires tout en donnant une priorité absolue aux travaux en rapport avec la sécurité.

Amélioration de l'accueil à la clientèle

Des travaux d'amélioration aux bâtiments, aux quais et aux accès sont terminés ou en cours d'exécution à Alost, Anvers-Central (restauration verrière), Bas-Oha, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Quartier-Léopold, Château de Seilles, Malines, Saint-Ghislain et Warremme.

Des installations de télé-affichage sont en cours de modernisation et 14 gares et points d'arrêt ont été équipés de sonorisation.

Modernisation des installations ferroviaires

Les travaux de modernisation des installations fixes en ligne permettent de répondre aux objectifs de confort, de sécurité et de réduction des temps de parcours.

Dans les voies principales (y compris pour la ligne à grande vitesse), on a procédé, en 1995, à la pose de 105 km de rails dont 93 km de longs rails soudés, de 247.040 traverses et de 135 appareils de voie. Le ballast a été renouvelé sur 166 km de voie.

Le kilométrage des voies principales équipées de longs rails soudés atteint 4.371 km sur un total de 5.915 km, soit 74 %. Suite à la suppression des chocs aux joints et à la diminution du niveau de bruit, ce type de voie accroît sensiblement le confort des voyageurs et favorise l'intégration du rail dans l'environnement. Il s'ensuit également une meilleure tenue dans le temps de la géométrie de la voie et, par conséquent, une diminution importante des frais de maintenance.

Les installations de signalisation et, en particulier, les circuits de voie ont été adaptés ou remplacés pour permettre la circulation des rames TGV à motorisation triphasée sur les lignes 78 et 96 et sur les lignes principales vers Liège et Anvers.

La modernisation de l'axe Athus-Meuse se poursuit.

Des installations portuaires d'Anvers, Gand et Zeebrugge ont été adaptées aux besoins actuels.

Dans le cadre de la modernisation des installations rail-route, des aires de circulation sont renouvelées à Bressoux et, à Anvers, des infrastructures de manutention ont été prolongées à Anvers-Delwaidedok.

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

Les premières phases des nouveaux postes de signalisation en technologie EBP/PLP (à commande électronique et logique programmée) de Saint-Ghislain et de Louvain sont en service.

Suite à l'incendie de la cabine de Bruxelles-Nord, une cabine provisoire à technologie informatisée a été mise en service fin décembre.

Les travaux de modernisation engagés actuellement permettront d'augmenter les vitesses des lignes et de réduire les temps de parcours. Actuellement, 60 % des lignes du réseau peuvent être parcourues à une vitesse d'au moins 120 km/h.

La SNCB poursuit sa politique d'électrification du réseau. Aujourd'hui, les lignes électrifiées représentent 70 % de la longueur du réseau (annexe 1).

L'électrification de la ligne 97 (tronçon Saint-Ghislain - Quiévrain) est en service depuis le 28 mai 1995.

Les travaux relatifs à l'électrification de la ligne 73 Deinze - La Panne sont en phase terminale.

La première phase des travaux relatifs à l'électrification de l'Athus-Meuse est en cours.

La SNCB a le souci constant d'augmenter la sécurité aux passages à niveau. Actuellement, plus de trois quarts des passages à niveau sont équipés de signalisation routière automatique.

Acquisition d'équipements complémentaires

Deux portiques pour la manutention de rails jusqu'à 100 m de long ont été mis en service à Schaerbeek.

Une nouvelle centrale électrique de 4,8 MW située à côté de la sous-station de traction de Bruxelles-Nord a été inaugurée. Cette installation permet d'écarter les pointes de consommation, ce qui a entraîné une diminution de la facture mensuelle de plus de 3 millions de F depuis le mois de novembre 1994.

Evolution des investissements infrastructure

En 1995 les investissements ont atteint 26.183 millions de francs (annexe 2). Ces montants comprennent les investissements LGV qui se sont élevés à 16.354 millions en 1995.

Travaux LGV

Avec l'obtention, le 13 décembre 1994, du dernier permis de bâtir pour le tronçon Antoin - Ath, la SNCB a pu engager rapidement la poursuite des travaux d'infrastructure

s n c b
presse &
relations
publiques
85, rue de
france
1 0 7 0
bruxelles
téléphone
02/524 20 34
téléfax
02/525 40 45

de la ligne à grande vitesse (LGV) entre la frontière française et Bruxelles (branche ouest). Ces travaux, sans précédent en Belgique, s'étendent en continu sur un chantier de 88 km de long et de plusieurs dizaines de mètres de large, ce qui représente un investissement de plus d'un milliard de francs par mois.

Sur les quinze premiers kilomètres, entre la frontière française et le raccordement, près d'Antoing, de la LGV à la dorsale wallonne, la superstructure des voies ainsi que les caténaires sont déjà installées. Par ailleurs, la signalisation spécifique au TGV, qui nécessite la captation et la transmission des informations de la voie vers le poste de conduite des trains, est actuellement à l'essai. Les tests de validation définitifs, effectués dans le cadre d'une procédure d'homologation transfrontalière, se dérouleront en avril 1996. Ceux-ci s'achèveront le 2 mai 1996 au terme de parcours d'homologation à 330 km/h. Ainsi, le 2 juin prochain, le premier tronçon de LGV, sur lequel les TGV circuleront en service commercial à 300 km/h, sera inauguré dans notre pays.

Deux ans plus tard, on pourra procéder à la mise en service de l'ensemble de la LGV entre la frontière française et Bruxelles. Grâce au TGV, Paris ne sera alors plus qu'à 90 minutes de Bruxelles. Par ailleurs, les trains du réseau intérieur en provenance de Mons et de Tournai pourront eux aussi bénéficier d'infrastructures plus performantes entre Hal et Bruxelles avec notamment le renouvellement complet de gares et de points d'arrêt non-gardés sur ce tronçon.

L'implantation de la LGV entre Forest et le terminal TGV de Bruxelles-Midi se poursuit. Jusqu'à l'achèvement, en 2003, les TGV accèderont à la gare du Midi par un itinéraire de déviation, ce qui signifie un temps de parcours supplémentaire de 4 minutes. Outre le terminal TGV qui est en voie d'achèvement, la SNCB a lancé la construction d'espaces commerciaux dans la gare et d'un vaste parking en face de la gare.

Entre Bruxelles-Nord et la frontière régionale à Machelen (Diegem), la procédure d'obtention du certificat d'urbanisme de la part de la Région bruxelloise est en cours. La SNCB attend du gouvernement flamand le permis de bâtir pour le tronçon Machelen - Louvain, qui doit être porté à quatre voies. Au-delà de Louvain et jusqu'à la frontière régionale à Hélécine, le permis autorisant la construction de la LGV le long de l'E 40 a été obtenu.

En ce qui concerne le tronçon de la LGV entre la frontière régionale et Bierset, l'enquête publique est terminée. Le permis de bâtir à délivrer par le gouvernement wallon, est attendu. La LGV se raccorde à la ligne Bruxelles - Liège (ligne 36) à Bierset. C'est la raison pour laquelle le tronçon de ligne Fexhe-Le-Haut-Clocher - Voroux - Ans doit être complètement réaménagé.

Les études techniques de la ligne Bruxelles - Liège et celles relatives au réaménagement TGV de la gare de Liège-Guillemins sont en cours.

En ce qui concerne la branche nord vers Anvers et les Pays-Bas, l'étude préliminaire pour la transformation d'Anvers-Central et la construction d'une jonction nord-sud est terminée. Ce projet prévoit notamment le réaménagement de la gare sur 3 niveaux et le doublement de sa capacité.

Les Pays-Bas, la Belgique et la Région flamande ont continué leur collaboration en vue de déterminer le tracé TGV optimal entre Anvers et Rotterdam. Un groupe de travail multidisciplinaire a sélectionné deux tracés possibles: un tracé ouest jumelé avec

s n c b
presse &
relations
publiques
85, rue de
france
1 0 7 0
bruxelles

téléphone
02/524 20 34
téléfax
02/525 40 45

la route portuaire entre Anvers et Bergen-op-Zoom - d'une longueur de 20 kilomètres en territoire belge - et un tracé est, jumelé avec l'autoroute E19 - d'une longueur de 38 kilomètres en territoire belge. Une ligne supplémentaire (ligne 11) pour le transport de fret entre Anvers et les Pays-Bas est également envisagée. L'enquête publique s'est achevée. Le choix du tracé doit être déterminé dans le courant du premier semestre 1996.

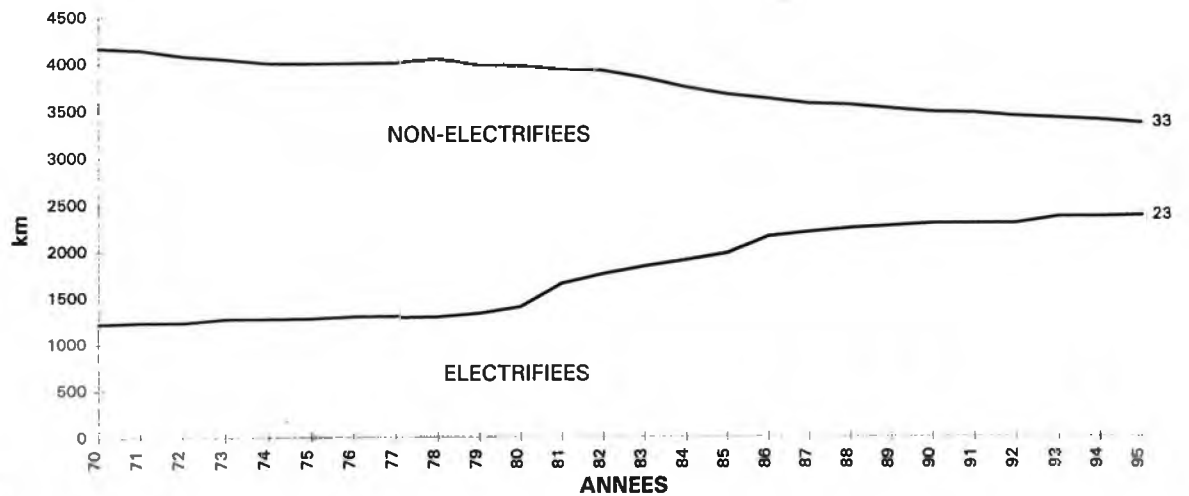
s n c b

presse &
relations
publiques

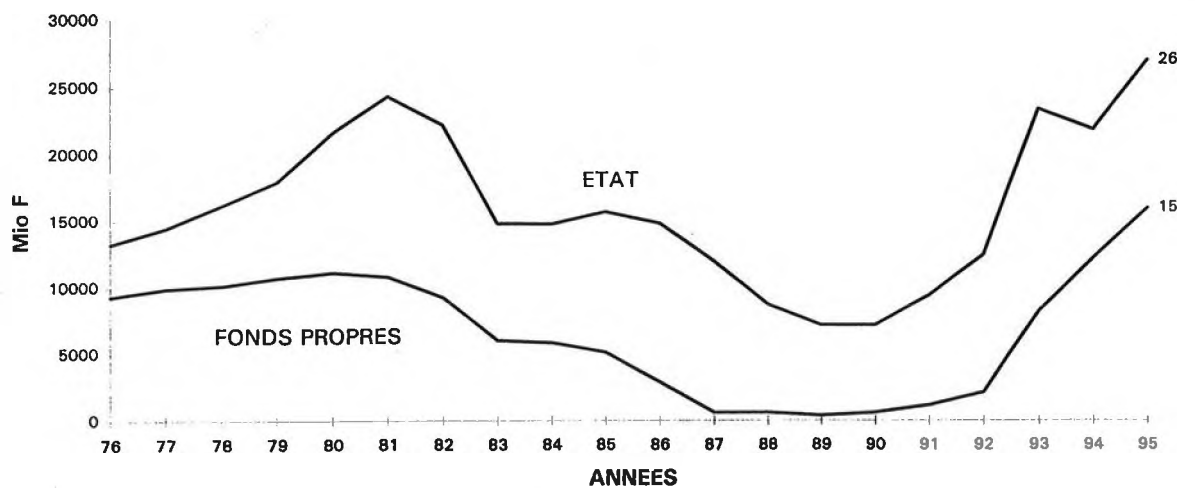
85, rue de
f r a n c e
1 0 7 0
bruxelles

téléphone
02/524 20 34
t é l é f a x
02/525 40 45

**EVOLUTION DE LA LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITEES
SELON LE MODE DE TRACTION - PERIODE 1970 - 1995**



**EVOLUTION DES INVESTISSEMENTS INFRASTRUCTURE
PERIODE 1976 - 1995 : MONTANTS EN Mio F - VALEUR 1995**



Matériel roulant

Acquisitions importantes et restructuration

En 1995, on a apporté au parc du matériel roulant les modifications suivantes:

□ mise en service de:

- 12 voitures du service international type i 11 (sur un parc devant atteindre 163 unités);
- 52 voitures type K4 d'occasion achetées à la SNCF (sur un total à fournir de 84 voitures);
- 25 locomotives diesel de manoeuvre série 76 d'occasion achetées aux NS (il s'agit de la totalité de la commande);
- 49 wagons porte-autos (fin de fourniture d'une série de 300 wagons)

□ mise hors service de:

- 47 automotrices électriques types 50 à 54 (les dernières de la série);
- 16 locomotives diesel de ligne (dont 7 type 51 et 6 type 62-63);
- 22 voitures du service international (11 TEE et 11 I3);
- 27 voitures du service intérieur (7 K1, 18 K3 et 2 M2);

□ transformation des 9 dernières automotrices "break" en automotrices triples;

□ transfert de 5 locotracteurs type 91 du département Infrastructure vers le département du Matériel.

La première automotrice triple 96 (faisant partie d'une commande de 120 unités), de nouvelle génération, a été livrée début 1996; les différents essais de contrôle et de réception sont programmés pendant les premiers mois de 1996.

Les négociations concernant l'acquisition de locomotives électriques en commun avec les CFL ont abouti à la commande le 22 décembre 95 de 80 locomotives (60 pour la SNCB et 20 pour les CFL) à la société GEC Alsthom ACEC Transport. Ces locomotives, de conception entièrement nouvelle mais éprouvée, pourront circuler à 200 km/h sous 2 alimentations différentes: 3 kV continu, utilisé sur le réseau de la SNCB et une partie du réseau CFL, et 25 kV alternatif 50 Hz, utilisé sur le réseau CFL, sur les réseaux Nord et Est de la SNCF, sur les nouvelles lignes grande vitesse de la SNCB et sur la ligne Athus - Meuse électrifiée.

Restructuration des centres d'activités du département du Matériel

L'exécution de la restructuration des centres d'activités du département du Matériel s'est poursuivie en 1995.

En ce qui concerne la concentration d'activités, on a procédé à la fermeture des ateliers wagons à St-Ghislain et à Hasselt (2^{ème} semestre 1995) et de l'atelier de traction de Courtrai (début 1996).

s n c b
presse &
relations
publiques
85, rue de
france
1 0 7 0
bruxelles

téléphone
02/524 20 34
téléfax
02/525 40 45

Plusieurs projets d'investissement sont entrés en phase d'exécution, telle la construction de halls de travail pour la maintenance technique des voitures à Liers, à Anvers-Schijnpoort et à Châtelet.

Des études d'autres projets importants seront terminées début 1996 et leur réalisation pourra commencer au cours de l'année, telle la construction de nouveaux ateliers de traction à Charleroi et à Anvers Nord.

Mesures organisationnelles au département du Matériel

En 1995, la préparation de l'application au 1^{er} janvier 1996 d'une comptabilité générale et de gestion pour les ateliers et les services centraux a été achevée.

L'introduction de cet instrument de gestion permet un enregistrement des coûts de la maintenance du matériel roulant ainsi qu'une gestion plus efficace. Ces nouvelles techniques de gestion permettent aussi une modification des relations entre les services centraux du département et les ateliers. Le contrôle détaillé des activités des ateliers peut céder la place à un contrôle plus global des résultats, ce qui entraîne une plus grande autonomie de gestion.

Les trains à grande vitesse

L'année 1995 a vu la montée en charge progressive du service Eurostar (6 allers et retours Bruxelles - Londres et 11 Paris - Londres).

L'atelier TGV de Forest est pleinement opérationnel et a effectué sa part du travail d'entretien du parc Eurostar en liaison avec l'atelier SNCF du Landy et l'atelier EPS (britannique) de North Pole.

La planification de la construction des rames TGV Thalys (Paris - Bruxelles - Cologne/Amsterdam) est respectée. La première motrice a commencé ses essais dans l'usine du constructeur à Belfort.

Les parcours d'essais sous caténaire 3 kV des rames SNCF TGV R tricourant adaptées PBA (Paris - Bruxelles - Amsterdam) à la livrée Thalys ont débuté en Belgique fin 1995. Les premières rames ont été mises en service commercial sur Paris-Bruxelles le 29 janvier 96 en remplacement de quelques rames TGV R.

A partir du 2 juin 96, les rames PBA doivent assurer la nouvelle desserte de l'axe Paris-Bruxelles-Amsterdam exclusivement en matériel TGV, en empruntant notamment le premier tronçon de nouvelle ligne grande vitesse belge.

s n c b
presse &
relations
publiques
85, rue de
france
1 0 7 0
bruxelles

téléphone
02/524 20 34
téléfax
02/525 40 45

Les ressources humaines

Diminution de l'effectif et recrutements sélectifs

Evolution du cadre

Au 1^{er} janvier 1988 - début de la restructuration de l'entreprise - le cadre comprenait 51.883 postes. Depuis cette date, le cadre total a subi des adaptations successives pour se situer aujourd'hui à 42.602 postes.

Evolution des effectifs

Les effectifs ont évolué comme suit:

51.854 agents au 1^{er} janvier 1988;

44.414 agents au 1^{er} janvier 1992;

43.845 agents au 1^{er} janvier 1993;

43.493 agents au 1^{er} janvier 1994;

42.381 agents au 1^{er} janvier 1995;

et 41.730 agents au 1^{er} janvier 1996.

Les opérations de restructuration ont par ailleurs dégagé un Pool de quelque 5.000 agents disponibles au 1^{er} juillet 1988. Ce Pool comprenait 1.528 unités au 1^{er} janvier dernier. L'évolution des effectifs rémunérés depuis le 1^{er} janvier 1988 est le résultat de divers facteurs:

- les départs naturels;
- les autres départs;
- les recrutements.

s n c b

presse &

relations

publiques

85, rue de

france

1 0 7 0

bruxelles

téléphone

02/524 20 34

téléfax

02/525 40 45

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 3 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.

Le congé de préretraite (temps plein et mi-temps) est quant à lui destiné aux agents de plus de 52 ans (47 ans pour le personnel roulant).

Au 15 janvier 1996, il y avait 809 membres du personnel dans ces types de congé. Le nombre de départs pour interruption de carrière est de 85 au 15 janvier 1996.

De nouvelles dispositions entrent en vigueur le 2 avril 1996. Elles ont trait aux congés de préretraite et de disponibilité ainsi qu'à la modération salariale (1,65 %). Le Conseil d'Administration les a approuvées ce 29 mars.

Les recrutements

Malgré l'obligation d'assainir la situation budgétaire, il est indispensable pour la SNCB de continuer à procéder à des recrutements sélectifs pour ne pas mettre en péril le bon fonctionnement de l'entreprise.

Dès lors, la Société procède principalement au recrutement de personnel des trains et de personnel technique qualifié. Pour 1996, on a prévu 620 recrutements environ, notamment dans les catégories suivantes :

- universitaires (ingénieurs, conseillers);
- A 2+ (techniques, mouvement...);
- techniciens (électromécaniciens, mécaniciens, travaux de voie);
- conducteurs de train;
- agents d'accueil;
- officiers de police;
- accompagnateurs de train.

s n c b
presse &
relations
publiques
85, rue de
f r a n c e
1 0 7 0
bruxelles

téléphone
02/524 20 34
t é l é f a x
02/525 40 45

Le service des achats A l'échelle européenne

Le Service des Achats est chargé essentiellement des procédures d'acquisition (marchés de fournitures) pour les approvisionnements internes de la SNCB et les investissements (matériel roulant et matériaux pour infrastructure, dont la ligne TGV). Il procède à une consultation aussi large que possible de la concurrence, dans le respect des directives européennes et de la législation belge, avec l'objectif du meilleur coût global (rapport "prix/qualité") dans le respect des délais et des spécifications imposés.

Pour satisfaire ses clients internes et externes, le service s'efforce de réduire le coût des dossiers et des procédures, en conformité avec les règles légales et les délégations de pouvoir. A cette fin, il poursuit l'informatisation des dossiers classiques de réapprovisionnement, la conclusion de contrats reconductibles et la mise en place de systèmes de qualification. A ce jour, 8 systèmes de qualification ont été publiés au Journal Officiel de la Communauté Européenne (JOCE) à Luxembourg, 6 nouveaux systèmes de qualification étant prévus en 1996. L'application de cette procédure permet à la SNCB d'abord de qualifier les firmes candidates qui satisfont aux critères commerciaux et techniques requis et ensuite de les consulter en appel d'offres en fonction de ses besoins. Pour les fournitures, le service publie annuellement au JOCE un Avis Périodique Indicatif pour une trentaine de secteurs de produits.

En 1995, dans le domaine des approvisionnements, une quarantaine d'achats ont fait l'objet d'une procédure européenne (seuil par dossier = 400.000 écus), pour un montant total de près de 4 milliards BEF. Pour l'année 1995, l'ensemble des achats de réapprovisionnement a représenté un montant de 6 milliards BEF environ.

Dans le domaine des investissements en matériel roulant, la commande de 80 locomotives électriques (60 pour la SNCB, 20 pour les CFL) a été placée fin 1995. La part SNCB, comprenant les pièces de rechange, s'élève à 8.901 millions BEF, prix ferme et non révisable, pour une fourniture qui s'échelonne de 1997 à l'an 2001.

Divers équipements d'atelier ont également été commandés pour un total de près de 1 milliard BEF.

Dans les domaines de l'infrastructure et de la ligne TGV, les acquisitions les plus significatives en 1995 ont concerné les rails, les traverses (en béton et en bois) et leur équipement, le ballast ainsi que les équipements pour la caténaire.

Par ailleurs, 11 autorails pour l'entretien des caténaires et 1 engin multifonctionnel pour l'entretien des voies ont été commandés, pour un investissement de 420 millions BEF.

s n c b
presse &
relations
publiques
85, rue de
france
1 0 7 0
bruxelles

téléphone
02/524 20 34
téléfax
02/525 40 45

Avant livraison des produits aux services de la SNCB, le service Achats assure, lorsque la nature des fournitures l'impose, leur contrôle, si besoin avec essais en ses laboratoires.

Ce service a adapté les procédures de suivi et de contrôle des fabrications et des fournitures à la croissance du nombre de firmes qui ont installé un système de qualité, en mettant en application deux Spécifications générales ("Qualification d'un fournisseur" et "Surveillance des fournisseurs qui ont un système de qualité"). Dans les domaines concernés, les procédures d'achat ont dès lors pu être simplifiées tout en étant plus efficaces.

Enfin, le service des Achats a poursuivi ses actions dans les domaines connexes parmi lesquels la vente de mitrailles, de matériaux et de matériaux divers mis hors service. Cette activité a rapporté environ 465 millions BEF.

s n c b

presse &

relations

publiques

85, rue de

france

1 0 7 0

bruxelles

téléphone

02/524 20 34

t é l é f a x

02/525 40 45

Service Informatique

Réalisations importantes dans le domaine du développement de systèmes

Le système de vente Eurostar a été élargi pour fournir davantage de fonctions et d'options, autrement dit offrir un meilleur service aux clients. En plus, un système "plateforme SABIN" a été réalisé; il permettra d'effectuer, à partir d'une station de travail unique pour le vendeur, toutes les opérations de vente du trafic voyageurs, tant pour les relations internationales que pour l'intérieur.

Dans le domaine de la vente du transport de marchandises en charges complètes, les systèmes de taxation et de facturation ont été perfectionnés. Une fonction d'acceptation automatique permet d'éviter dans de nombreux cas l'intervention d'un centre de taxation. En outre, les clients peuvent obtenir sur disquette magnétique les informations détaillées de la facturation.

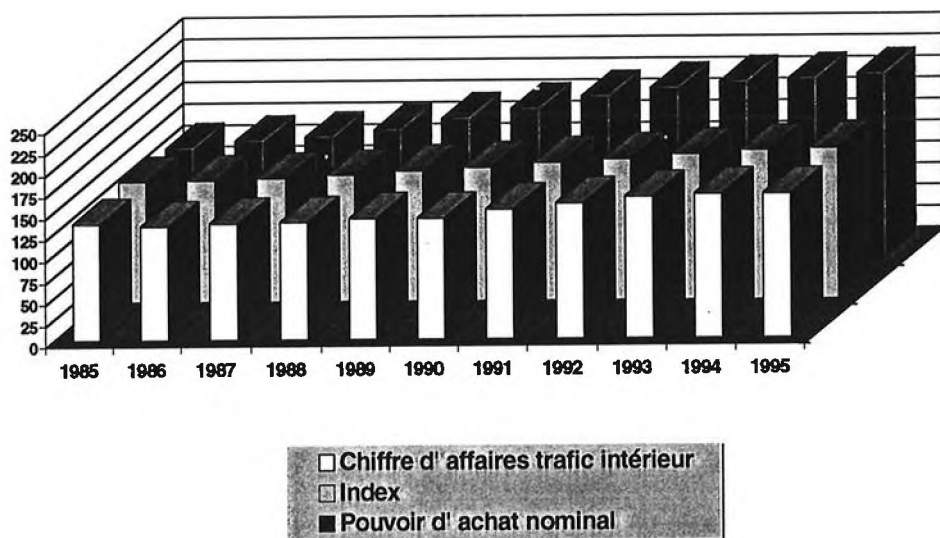
Les applications relatives à la gestion du personnel exploitent une banque de données entièrement renouvelée, contenant les données nécessaires à la gestion de la sécurité sociale sur les agents en service actif et les pensionnés de la SNCB, ainsi que leurs enfants et d'autres personnes à charge. Le regroupement en une seule base de données sera à l'avenir une garantie supplémentaire de protection de la vie privée des personnes répertoriées.

Avec les projets ARTEMIS, la SNCB s'engage résolument sur la voie de l'informatisation du contrôle du trafic, lequel concerne toutes les activités liées à la planification, à l'organisation et au suivi de la circulation des trains. Dans ce cadre, un prototype de dispatching ferroviaire informatisé a été acquis.

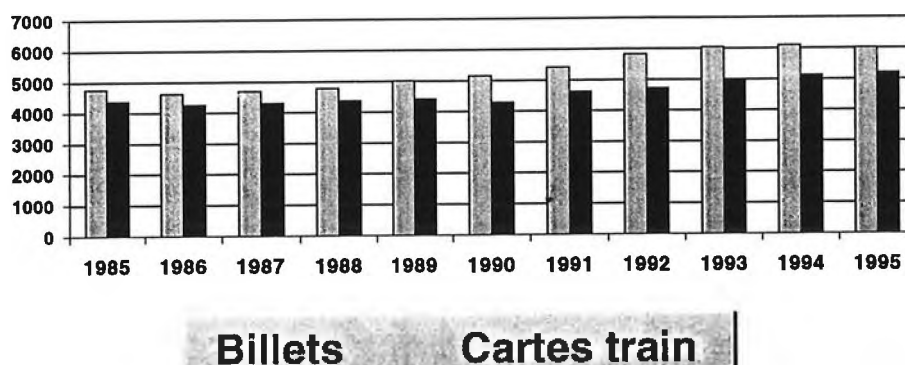
s n c b
presse &
relations
publiques
85, rue de
f r a n c e
1 0 7 0
b r u x e l l e s

téléphone
02/524 20 34
t é l é f a x
02/525 40 45

Chiffre d'affaires trafic intérieur



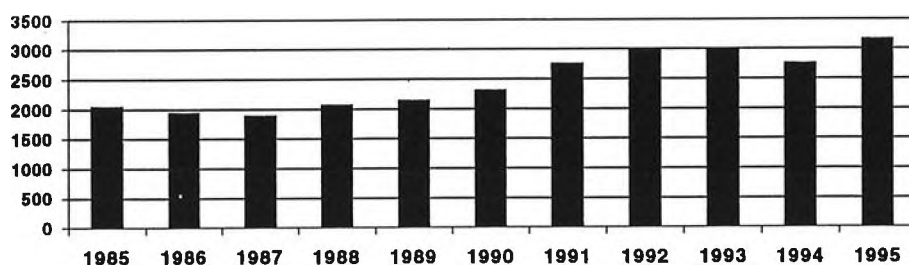
Chiffre d'affaires trafic intérieur



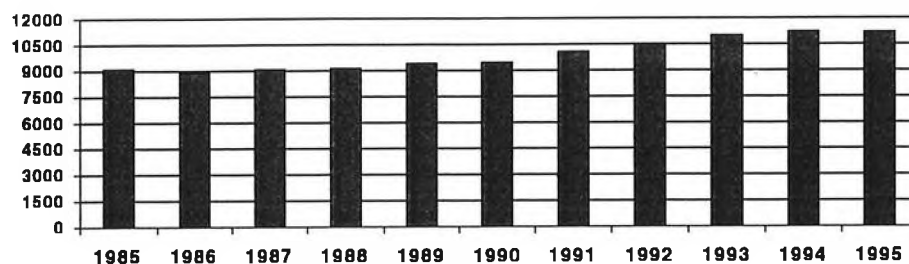
Billets

Cartes train

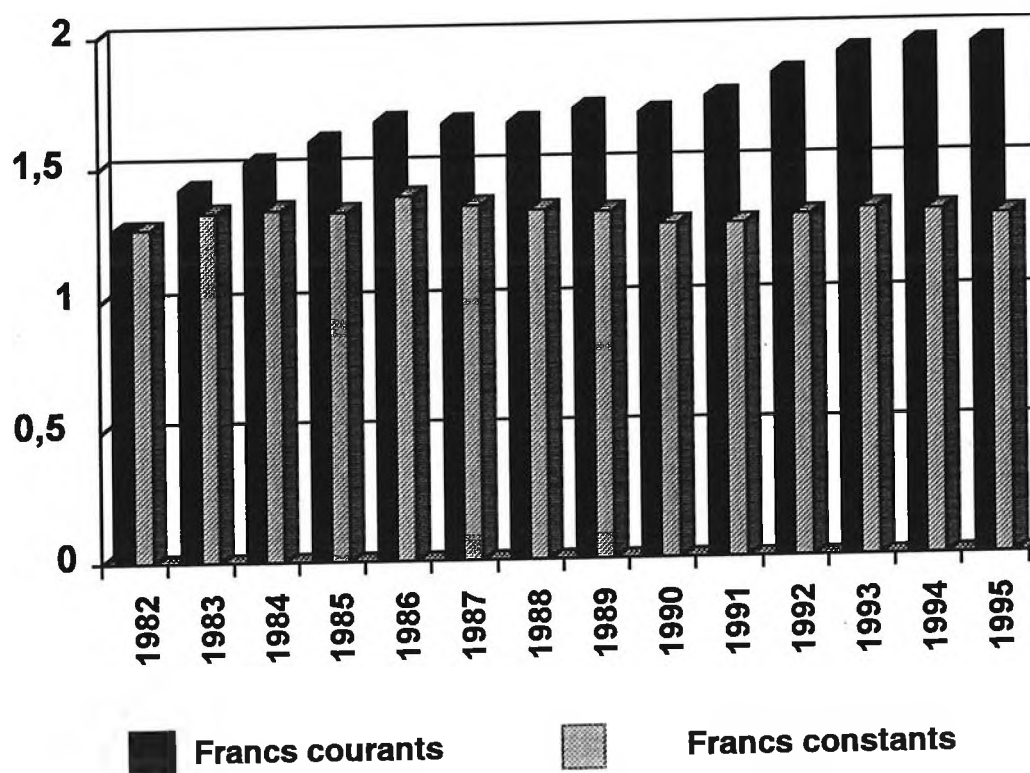
Chiffre d'affaires trafic international



Chiffre d'affaires "intérieur" total



Trafic voyageurs Evolution des produits unitaires



s n c b
presse &
relations
publiques
85, rue de
france
1 0 7 0
bruxelles

téléphone
02/524 20 34
téléfax
02/525 40 45