



### La SNCF réduit ses tarifs

Depuis juillet 1996, la direction de la SNCF a décidé de casser l'image du train cher. Offres promotionnelles, baisses de prix, simplifications tarifaires, toutes ces nouvelles dispositions représentent un effort de 800 millions de francs par an pour l'entreprise. Mais cet effort est payant. En effet, le public a été séduit par cette nouvelle politique et l'augmentation du trafic voyageur a largement compensé les baisses de tarifs. Déjà encourageants en 1997, les résultats de cette nouvelle politique se confirment brillamment en 1998 puisqu'au premier semestre les recettes ont augmenté de 12,7%.

### SNCF cuts its fares

Since July 1996, the management of the French Railways, SNCF, has decided to revamp its image of an expensive transport system. Bargain offers, price cuts, simplified fares: all these new measures reflect a financial effort by the company of 800 million francs per year. But it is an effort that pays. The new policy has appealed to the public and the increase in passenger traffic has largely offset the fare cuts. The results of the policy, which were already encouraging in 1997, are going from strength to strength in 1998, with revenue increased by 12.7% during the first half-year.

### Les difficultés de Union Pacific Union Pacific difficulties

À son heure de gloire, il y a quelque 130 ans, la compagnie Union Pacific réalisait la liaison ferroviaire transcontinentale aux Etats-Unis. Depuis, cette compagnie a toujours eu les meilleurs cheminots, les meilleures voies, les meilleures locomotives. Jusqu'au jour où elle a absorbé la Southern Pacific... Cette énorme fusion (28 000 km de voies pour UP + 18 000 km pour SP) a été mal contrôlée et les performances sont depuis en chute libre. Depuis près d'un an, le service fret est devenu l'angoisse des clients. Seulement 20% des trains arrivent à l'heure, des envois supposés arriver en trois jours peuvent prendre un mois ou même se perdre ! Dans un pays où 40% du trafic fret est ferroviaire, de tels dysfonctionnements ont de graves conséquences : baisse de production, entreprises en chômage technique, annulations de commandes. Le tout étant estimé aujourd'hui à 2 milliards de dollars. Toutes les raisons ont été invoquées (défaillances d'ordinateurs, mauvais temps, hausse du trafic céréalière...), mais il apparaît aujourd'hui évident que c'est l'incapacité de la direction de l'Union Pacific à intégrer des équipes de culture de travail différente qui est à l'origine du chaos. Des mesures importantes ont été prises - achat de locomotives, réorganisation du plan de transport, ou encore campagnes de formation - et on espère une amélioration de la situation au cours des prochains mois. Mais les clients redoutent déjà l'augmentation des tarifs qui en découlera. En effet, à la suite des fusions à répétition en cours, il ne restera probablement plus que quatre compagnies de fret ferroviaire aux Etats-Unis en 1999, créant ainsi des situations de monopoles régionaux.

At its heights, some 130 years ago, the Union Pacific company built the transcontinental rail link in the United States. Since that time, the company always had the best railway workers, the best tracks, the best locomotives. Until the day it absorbed Southern Pacific... This huge merger (28,000 km of tracks for UP + 18,000 km for SP) was inadequately controlled and the company's performances have been plummeting ever since. For more than a year, freight service has become a customer's nightmare. Only 20% of trains arrive on time. Consignments that are supposed to arrive within three days can take a month or even go missing! In a country where 40% of goods travel by rail, such deficiencies have serious implications for companies: falling production, lay-offs, cancelled orders. Today's bill is estimated at 2 billion dollars. All sorts of reasons have been given (computer problems, bad weather, increased grain traffic...) but at present it is clear that the origin of this chaos lies in Union Pacific's inability to integrate teams with different work cultures. Major steps have been taken - locomotive purchases, reorganization of the transportation plan, training sessions - and there is hope for an improvement in the situation in the coming months. But customers are already wary of a resulting increase in fares: for with so many mergers taking place, only four rail freight companies will probably be left in the United States in 1999, thus creating regional monopoly situations.

### Novembre/November 1998

● 11 - 17, Londres  
Conférence AIC/AIC Conference Track & Trace '98  
Contact : Tom Murray (tél. : 44 171 242 2324, fax : 44 171 242 2320, e-mail : tomm@aic-uk.com)

● 17 & 24, Paris  
Union Internationale des Chemins de fer (UIC) - Commissions Fret (17) & Infrastructure (24)/Freight and Infrastructure commissions

● 24 - 26, Birmingham, G-B  
RAILway TEChnology '98  
Relier la technologie aux affaires  
Connecting Business and Technology

### Décembre/December 1998

● 1 - 3, Rotterdam  
Intermodal 98

● 9 & 10, Lille, France  
JEF 98 - Journées Européennes du Freinage/European Conference on Braking  
Contact : Annie Duhayon (tél. : 33 3 28 38 50 06, fax : 33 3 28 38 50 11)

● 14 & 15, Londres  
IRR Ltd - Optimiser la maintenance de l'infrastructure ferroviaire/Winning Rail Infrastructure Maintenance  
Contact : Selina Pereira (tél. : 44 171 915 5055, fax : 44 171 915 5056)

### Etats-Unis

La société de métro de la ville de New-York vient de commander 2 700 essieux à Swasap, une entreprise sud-africaine. Preuve de sa compétitivité, Swasap comptait parmi ses concurrents des fournisseurs américains et japonais. Pas moins. Elle livrera ces essieux au métro de New York sur une période de deux ans.

### United States

The New York City Transit Authority has just ordered 2,700 axles from Swasap, a South-African company. The proof of Swasap's competitive effectiveness lies precisely in its competitors which included both American and Japanese suppliers. The company will supply these axles to the New York subway over a two-year period.

### Inter Rail COOPERATION, Octobre/October 1998, n°4

Directeur de la publication/Publisher : Jean Smagghe, président de l'Isted/Isted President ● Comité d'orientation/Steering Committee : dirigeants ferroviaires francophones/Rail Directors of French-speaking Africa ● Comité de rédaction/Editorial Board : Béatrice Adoléhouné, chargée du pôle "Transport" de l'Isted/Head of Isted Transport Department - Xavier Crépin, délégué général de l'Isted/Chief Executive Manager Isted - Gérard Olivéro, chef de bureau DEV/EIC, Ministère des Affaires étrangères - Coopération et Francophonie/Bureau Chief, DEV/EIC, French Ministry of Foreign Affairs ● Directeur de la rédaction/Managing Editor : Christian Dessallien ● Rédacteur en chef/Editor-in-chief : Eric Maunoir ● Secrétariat de rédaction/Editorial Assistant : Anne Baron, Isted.

Revue éditée par l'Isted et financée par le Ministère des Affaires étrangères - Coopération et Francophonie / A magazine edited by Isted and sponsored by the French Ministry of Foreign Affairs.

ISTED, La Grande Arche, Paroi Sud, 92055 La Défense cedex - France  
Pôle "Transport", "Transport" Department  
Tél. : 33 (0) 1 40 81 26 16,  
Fax : 33 (0) 1 40 81 23 31  
e-mail : badolehoume@isted.3ct.com  
Réalisation/Design : ARTICE, tél. : 33 (0) 1 40 16 00 10

INTER RAIL  
COOPERATION  
sur/on INTERNET  
<http://www.isted.3ct.com>