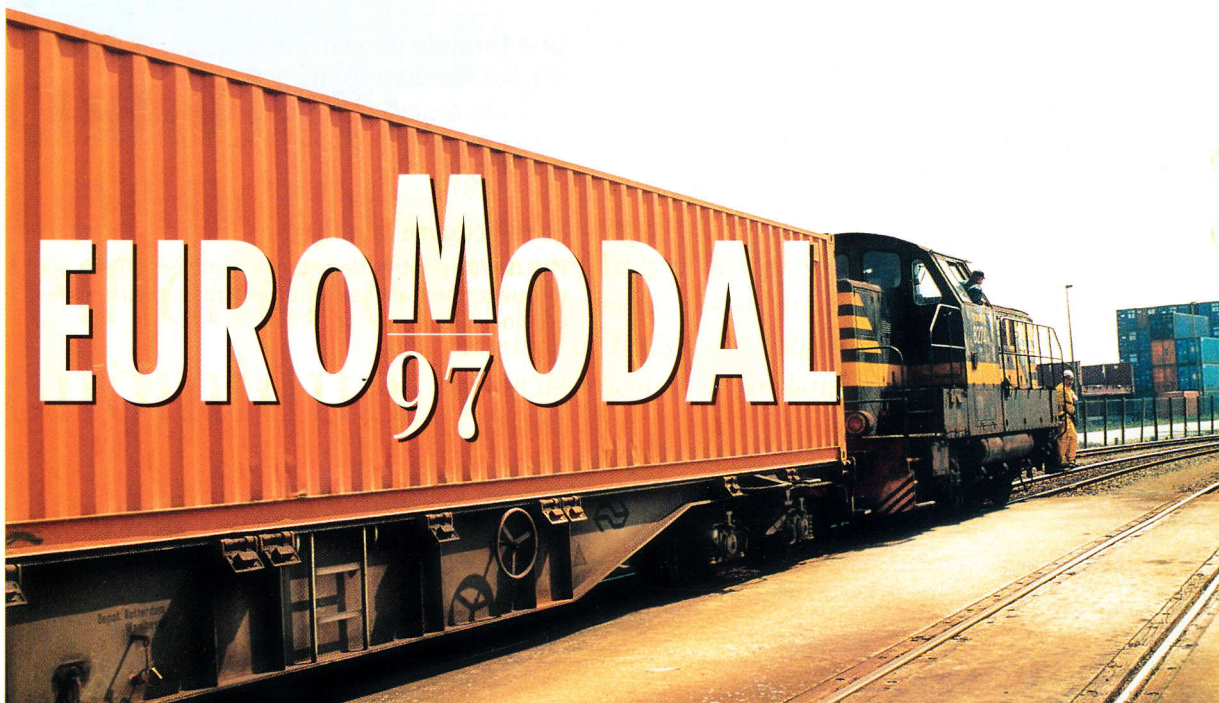


B-CARGO news

Trimestriel
3/97



BELGIQUE
F.R.
BRUXELLES X
12284



B-Cargo News est le bulletin de contact des Chemins de fer belges avec leur clientèle marchandises.

Editeur responsable:

Chr. Van Rijckeghem
85 rue de France
1060 Bruxelles

Photos: SNCB

A votre service: B-CARGO

Service central

1060 BRUXELLES
85 rue de France
Tél. 02/525 46 62
Fax 02/525 46 25

Dans les districts

1060 BRUXELLES
85 rue de France
Tél. 02/525 26 24
Fax 02/525 46 35

2600 BERCHEM

Wapenstilstandlaan 47
Tél. 03/272 07 22
Fax 03/236 93 31

4000 LIEGE

87 boulevard de la Sauvenière
Tél. 04/223 63 13
Fax 04/221 26 44
Télex 42 655

6000 CHARLEROI

1 quai de la Gare du Sud
Tél. 071/60 23 60 - 60 23 87
Fax 071/60 23 92

8000 BRUGGE

Stationsplein 2
Tél. 050/38 81 64
Fax 050/38 18 80

9000 GENT

Koningin Maria Hendrikaplein 2
Tél. 09/241 23 61
Fax 09/241 23 67

A l'étranger

BASEL - Tél. 41 61/27 27 285
PARIS - Tél. 33 1/46 07 56 70
KÖLN - Tél. 49 221/13 47 61

Sommaire



Dossier

3 Dossier transport combiné: Euromodal '97.

Dans le cadre de la SITL, les responsables des entreprises ferroviaires européennes, les transporteurs routiers et les opérateurs de terminaux s'étaient donné rendez-vous le 19 mars à Paris à l'occasion d'Euromodal '97. L'état des lieux du transport combiné: de l'idéologie à l'efficacité économique, avec les témoignages d'Interferry et de TRW.

8 SITL

B-Cargo ne pouvait manquer la 14ème "Semaine Internationale du Transport et de la Logistique", du 18 au 21 mars 1997 à Paris. Edicargo y a tenu la vedette.

10 B-Cargo en 1996

Le transport de marchandises par le train est en pleine évolution, comme le montrent les résultats de 1996.

Dossier

12 EdiCargo: le train de l'informatique ne reste pas en gare

B-Cargo a été le premier à développer son propre logiciel qui permet aux clients de préparer électroniquement leur lettre de voiture. Avantages: un gain de temps et une réduction des coûts. Les sociétés Lhoist et Amoco expliquent comment le système fonctionne en pratique.

16 Service après-vente: la facturation

La facturation est l'un des éléments les plus importants du service après-vente. Voici tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur cette question.

18 Le carrelage italien... de la dentelle ferroviaire

Le carrelage italien pénètre en Belgique de manière croissante grâce à la qualité des services logistiques offerts aux clients.

20 Une formule de vente tout compris pour le pool Nordwaggon

C'est dans le cadre d'un pool de 1.230 matériels spécialisés que B-Cargo propose à ses clients une formule tout compris.

22 Le rail couvre la route

Plus de 700 poutres de béton acheminées à Paris pour recouvrir une tranchée autoroutière en pleine zone urbaine.



EUROMODAL '97

**Transport
combiné:
du principe
à l'efficacité
économique**

Le mercredi 19 mars 1997, les responsables des sociétés ferroviaires européennes, les transporteurs routiers et les opérateurs de terminaux se sont donné rendez-vous à Paris pour la quatrième édition d'Euromodal. La conférence d'ouverture et les quatre ateliers ont passé en revue les défis et les opportunités du transport combiné rail-route. Au titre de représentant de l'UIC, Eric Peetermans, chef de division Transport Combiné de B-Cargo, a notamment exposé la vision des chemins de fer dans ce domaine. Extraits.



EUROMODAL '97

Interferry: “Investir dans le transport combiné est de première importance”

Pour élargir ses activités en matière de transport combiné rail-route, Interferry a récemment inauguré les terminaux du Cirkeldyck (Anvers) et du Farman (Gand). “Le transport combiné a besoin d’être stimulé par des investissements en terminaux et en nouveaux produits ferroviaires”, souligne Wilfried Moons, directeur-adjoint.

Avec comme actionnaires actuels la SNCB, Ferry-Boats et Intercontainer/ Interfrigo, Interferry a été fondée en 1966 pour transporter par chemin de fer les conteneurs maritimes à destination et en provenance des ports d’Anvers et de Zeebrugge. Depuis, cet opérateur ferroviaire et agent belge d’ICF assure aussi le transport continental de conteneurs, de caisses mobiles et de semi-remorques. “Récemment encore, la part du transport combiné dans le port d’Anvers restait très basse. Ces dernières années, elle tournait autour de 5 à 6%. En 1996, elle représentait environ 7 à 8% du transport total de conteneurs, alors que 15% devraient être un niveau accessible. La hausse est due notamment à l’ouverture en août 1996 du terminal du Cirkeldyck,

situé sur le dock Delwaide. Ce terminal offre de meilleurs trains et est raccordé directement à la Suisse, l’Italie et l’Espagne, via l’Express Quality Net d’ICF; à Munich via le Bavaria Express; à la CEI, via le Strela; à Duisburg, Athus et Lille, via le North European Network et à Rotterdam via le Delta Express et le Port Express”, continue Wilfried Moons. “Ces investissements répondent clairement à un besoin. Depuis, le transport combiné dans la zone du dock Delwaide a d’ailleurs doublé. Le portique se rapproche d’ailleurs régulièrement de la limite des 650 conteneurs par jour. Le printemps prochain, avec la mise en service d’une deuxième grue, la capacité totale passera de 80.000 à 120.000 unités. Puisque le moment n’est pas si éloigné

Après Bruxelles en 1990, Copenhague en 1992 et Amsterdam en 1994, Euromodal s'est tenu le mercredi 19 mars 1997 à Paris, dans le cadre de la SITL (Semaine Internationale du Transport et de la Logistique). Cette conférence internationale est organisée par le Groupe Transport Combiné de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC). L'intérêt croissant des pouvoirs publics pour le transport combiné - motivé par les techniques de transport et l'environnement - était illustré par le parrainage du secrétaire d'Etat français au Transport, Anne-Marie Idrac, et du commissaire européen au Transport, Neil Kinnock.

Une croissance réaliste

Pendant la première conférence Euromodal en 1990, on prévoyait le triplement du transport combiné (TC) pour la fin du siècle. Un objectif qui, comme chacun le

sait, ne sera pas atteint. Les pronostics euphoriques de la première heure - inspirés par la situation enviable des Américains (distances très longues, peu ou pas d'interférences avec les lignes de passagers, etc) - ont dû être revus à la baisse. Aujourd'hui, les prévisions de croissance sont plus réalistes.

"En 1984, le TC prenait en charge 70 millions de tonnes et en 1994, 145 millions", explique Eric Peetermans. "Ce qui représente une croissance annuelle de 7,5%. Ce rythme plutôt lent est dû en partie aux nombreuses réorganisations que les entreprises ferroviaires effectuent actuellement. Néanmoins, le TC représente de 15 à 25% du trafic total de marchandises des entreprises ferroviaires. Pour B-Cargo, il s'agit de 22% ou 1,6 milliard de tonnes-km. B-Cargo prévoit que la croissance continuera grâce à une collaboration intensive avec les autres partenaires de la chaîne de transport, comme les opérateurs de terminaux."



où le terminal du Zomerweg atteindra sa capacité maximale (140.000 unités), on songe déjà à un nouveau terminal."

Une politique de transport globale

En matière de transport combiné, il n'est pas si évident, selon Wilfried Moons, de répondre aux demandes du marché en proposant des solutions adaptées. "D'un côté, plusieurs réseaux européens sont actuellement en pleine réorganisation et de l'autre, on assiste à l'arrivée de nouveaux opérateurs ferroviaires. Ce qui fait que différentes parties cherchent encore leur voie et que l'on manque de politique à plus long terme. Ce que réclame pourtant le client. En outre, pour garantir la percée du transport combiné, il est nécessaire de mettre en place une politique de transport globale, aux niveaux européen et national, qui rende le marché du transport plus harmonieux. Tous les modes de transport doivent être mis sur un pied d'égalité si l'on veut optimiser l'indispensable collaboration entre les chemins de fer et les autres partenaires de la chaîne de transport."

Transport combiné: du principe à l'efficacité économique

Quoi qu'il en soit, chacun est d'accord pour affirmer que le TC a bien un avenir, en raison de l'encombrement des routes européennes et de la préoccupation croissante pour l'énergie et l'environnement. Mais actuellement, la plus grande difficulté réside dans la couverture des coûts. "Le trafic ferroviaire exige d'énormes investissements en infrastructure", souligne Stig Larsson, président de l'UIC. "D'une manière ou d'une autre, le prix de la route devrait tenir compte des coûts marginaux plus élevés de ce mode de transport (plus grande nuisance pour l'environnement et coûts énergétiques plus élevés)."



EUROMODAL '97

TRW: investir dans l'avenir

TRW a été fondée en 1965 par plusieurs transporteurs routiers qui voulaient développer, avec les chemins de fer, un nouveau concept: l'utilisation complémentaire du rail et de la route. En 1996, au départ de ses huit terminaux belges, TRW a assuré, avec ses 73 collaborateurs, le transport de l'équivalent de 300.000 TEU, pour un chiffre d'affaires de 2,3 milliards de francs. Pour Luc Mikolajczak, Chief Executive, le transport combiné a un bel avenir devant lui, pourvu que certaines conditions soient respectées.

Selon Luc Mikolajczak, les avantages intrinsèques du transport combiné rail-route sont innombrables. "Le chemin de fer convient particulièrement bien au transport de grandes quantités sur de longues distances. Quant aux transports initiaux et finaux, ils profitent de la flexibilité de la route. Les réglementations autorisent aussi une plus grande capacité par unité de charge, jusqu'à 44 tonnes. Les transporteurs peuvent donc acheminer plus de marchandises avec moins de personnel et en investissant moins." En outre, le transport combiné soulage un réseau routier européen au bord de l'asphyxie et préserve mieux l'environnement. "Pour une même prestation, le chemin de fer nécessite un quart seulement de l'énergie que le transport routier consomme. Chaque jour, TRW charge 25 trains, ce qui retire de la route 150.000 camions par an", continue Luc Mikolajczak.



Un marché fragmenté

Selon Helmut Draxler, directeur-général des chemins de fer autrichiens (ÖBB), le marché doit être rationalisé. "Il y a, en effet, trop d'opérateurs. Parmi les 1.200 terminaux européens, une centaine d'entre eux gèrent pratiquement toutes les affaires, et cent des 500 routes existantes prennent en charge 80% du volume transporté. Le client s'oriente aussi vers le "one stop shopping", avec un seul interlocuteur pour tout le processus de transport."

John Padalino, de la société américaine NDX qui vient de prendre pied en Europe, estime que "le marché est très fragmenté. Chacun se lance à tort et à travers dans le TC". Aux Etats-Unis, on considère que le point minimal de break-even pour un opérateur est de 2 millions de TEU. Ce qui en dit long...

En outre, la concurrence sur le marché du transport s'est encore renforcée depuis l'ouverture des frontiè-

res en Europe. Les prix sont donc sous pression. Armand Toubol, directeur de Fret SNCF: "Le TC représente 25% de notre volume transporté mais 12% seulement de notre chiffre d'affaires."

Un service fiable

Jacques Reinquin, directeur de la logistique chez Hoechst, se définit comme un "client très intéressé mais critique". Il compte sur "une structure de coûts transparente, un traitement administratif simple, une bonne circulation des informations et surtout, un service rapide et fiable". A cet égard, selon Werner Külper de l'IURR (International Union of Rail/Road Combined Transport, l'organisation qui réunit les opérateurs de TC et de terminaux), on place beaucoup d'espoir dans les "European Freight Freeways", des couloirs rapides comme la ligne Rotterdam-Anvers- ▶

Trois avantages

Le transport combiné a un bel avenir devant lui. Pour autant que trois conditions soient respectées, comme le souligne Luc Mikolajczak. "D'abord, les clients doivent pouvoir compter en toute certitude sur une ponctualité sans faille. La fiabilité des chemins de fer devrait donc être optimisée. Ensuite, les tarifs de

transport sont globalement trop bas. Ces dernières années, les prix de la route ont baissé de 15 à 20%. Cette guerre des tarifs doit être normalisée. Des prix plus élevés permettent de financer les investissements nécessaires à la revitalisation du rail et à la recherche pour la route. Enfin, la vitesse commerciale du rail devrait augmenter. Actuellement, elle est compara-

ble à celle de la route (66 km/h). Si on pouvait la faire grimper à 80 km/h, le chemin de fer prendrait une avance décisive."

De récents investissements établissent la confiance de TRW dans l'avenir. Depuis le mois de janvier 1997, le système informatique interactif IRIS (Intermodal Rail Information System) est opérationnel et une nouvelle liaison ferroviaire vers le Portugal et l'Espagne a été inaugurée. En outre, TRW envisage l'acquisition de cent wagons multifret, un investissement de 216 millions de francs. Par ailleurs, le déménagement vers l'avant-port de Bruxelles est fixé au troisième trimestre 1998. Un projet auquel collaborent le premier arrimeur bruxellois Smet S.A., le Port de Bruxelles et la Région de Bruxelles-Capitale.



Transport combiné: du principe à l'efficacité économique

Milan. Ici, le défi est de trouver des "slots", pour que les trains de marchandises puissent s'insérer sans encombre dans le trafic passager. Dans cette optique, les pouvoirs publics devraient faire un choix clair pour donner la priorité au transport de marchandises par rapport au transport de personnes."

Extraits du rapport annuel de B-Cargo pour 1996

En matière de transport combiné, B-Cargo se concentre sur deux secteurs du marché en particulier:

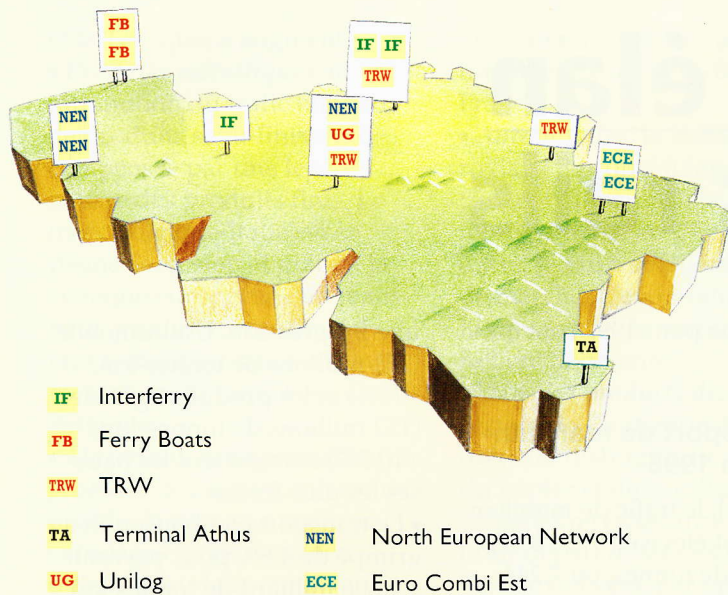
- Le transport rapide de très grandes quantités de conteneurs maritimes entre les ports eux-mêmes et entre les ports et leur hinterland. L'évolution est claire : les bateaux toujours plus grands restent à quai de moins en moins longtemps, dans un nombre limité de ports. Cette forme de transport devient donc une arme stratégique dans la compétition économique. Actuellement, trois "Railbarge" par semaine font l'aller et retour entre Anvers et Zeebrugge. Le Delta-Express et le Port-Express assurent quotidiennement trois liaisons ferroviaires entre les terminaux portuaires d'Anvers et de Rotterdam.
- Le transport sur moyennes et longues distances de conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques entre terminaux continentaux. Le dispositif actuel en "hub and spoke" de TRW (Cortax) et d'Intercontainer (ICF Quality Net) s'adapte en permanence à l'évolution du trafic. Les clients disposent d'un réseau d'exploitation

14^{ÈME} EDITION DE LA SITL A PARIS

EdiCargo en vedette au stand de B-Cargo

Du 18 au 21 mars 1997, la 14^{ème} Semaine Internationale du Transport et de la Logistique a eu lieu dans le nouveau parc des expositions de Paris-Nord Villepinte. L'équipe de la représentation parisienne de B-Cargo a accueilli sur son stand plus de 200 clients qui ont marqué un vif intérêt pour le programme Edicargo.





performant et fiable, surtout pour les liaisons avec la France, l'Espagne et l'Italie. Les installations de Muizen aussi ont été développées et ce terminal fonctionne de plus en plus comme une plaque tournante intérieure qui donne accès à tous les systèmes du transport intermodal. En 1996, Muizen a été raccordé à la shuttle Ardennes (Rotterdam-Muizen-Athus), au North European Network et au réseau CNC Rotterdam-Muizen-Lille. Récemment, le nouveau terminal Interferry du Cirkeldyck est entré en service, au sud du dock Delwaide à Anvers, ainsi que le terminal Farman à Gand. Et le terminal à conteneurs de l'Escaut, exploité par Scheldecontainer Terminal Noord, est opérationnel depuis le début de 1997.

Avec 600 exposants sur un espace total de 32.000 m² et 25.000 visiteurs professionnels, la SITL est le plus grand salon de transport et de logistique d'Europe. Cette année, la SITL a également accueilli Euromodal '97, la 4^{ème} Conférence internationale sur le transport intermodal, qui s'est déroulée le 19 mars 1997 (voir pages précédentes).

Partenaire des ports belges

Bien sûr, B-Cargo ne pouvait pas manquer cet événement. C'est l'équipe parisienne permanente de B-Cargo qui a pris en charge le stand du palais 6 du parc des expositions de Paris-Nord Villepinte. Une équipe qui réunit, aux côtés du chef de la représentation Richard Servais, Michel Marteau (représentant de B-Cargo), Jean-Pierre Raty (collaborateur commercial), et Gilbert Gayout (coordinateur logistique). "En France, B-Cargo fournit le soutien maximal aux chargeurs français qui utilisent le réseau belge. Ce qui concerne donc surtout l'expédition pour toute l'Europe et naturellement, le trafic en liaison avec les ports belges", explique Michel Marteau. "Beaucoup d'entreprises françaises préfèrent les ports belges à cause du nombre élevé de lignes régulières et de l'efficacité du handling.

Notre représentation parisienne est donc, dans un certain sens, une "antenne maritime" belge." Les produits sidérurgiques et métallurgiques, les produits agricoles et alimentaires, les produits chimiques et les engrais constituent une partie importante des volumes transportés. Il faut encore ajouter les transports exceptionnels qui réclament une collaboration étroite et un suivi spécial.

Service compétitif

Environ 200 clients ont visité le stand de B-Cargo à la SITL. "Avec des produits comme Eurailcargo et Edicargo, B-Cargo démontre la modernité et la compétitivité de son service. B-Cargo joue un rôle de précurseur en matière d'intégration informatique en Europe. Ce qui a impressionné plus d'un visiteur", affirme Michel Marteau. "La participation de B-Cargo qui compte plusieurs agences à l'étranger, à des événements comme la SITL est essentielle pour le développement de nos activités internationales. Le contact quotidien avec nos clients étrangers nous aide aussi à suivre de près les besoins réels du marché. Pour donner le meilleur conseil et fournir plus rapidement le prix et le service demandés."

Le profil des visiteurs de la SITL

Les visiteurs de la SITL viennent de secteurs divers. Les plus importants:

• Distribution	22%
• Agro-alimentaire	20%
• Informatique	14%
• Chimie	13%
• Biens manufacturés	12%

Le nouvel élan est sur les rails

En 1996, le volume transporté par B-Cargo a dépassé les 57 millions de tonnes de marchandises, pour un chiffre d'affaires d'environ 11 milliards de francs. L'amélioration de la conjoncture économique dans la deuxième moitié de 1996 s'est traduite, dès le mois de septembre, par un rétablissement très net du transport ferroviaire, plus particulièrement dans les produits pétroliers, les engrais et les automobiles. Autre point remarquable : le développement du trafic en direction de l'Europe de l'Est et de l'Europe centrale.

La hausse du dollar et la faiblesse de l'inflation et des taux d'intérêt donnent à l'industrie européenne un léger avantage concurrentiel. Ce qui a conduit, avec le rétablissement progressif de la confiance des consommateurs, à une reprise économique, surtout dans la deuxième moitié de 1996 (1,8% de croissance). Les conséquences pour le transport ferroviaire ne se sont pas fait attendre. Après un premier semestre plutôt moyen - dû, en partie, à une baisse de l'activité dans l'industrie lourde et au passage aux fours électriques dans l'industrie sidérurgique - le chemin de fer a connu une progression à partir du mois de septembre, surtout dans les secteurs du pétrole, des engrais et de l'automobile. Si l'on y ajoute la réorientation des services de B-Cargo (transport de marchandises palettisées, nouveaux terminaux pour le transport combiné, etc), les

prévisions pour 1997 sont donc bonnes.

Le transport de marchandises en 1996

- Au total, le trafic de marchandises s'est élevé en 1996 à 57,1 millions de tonnes, ou 7,244 milliards de tonnes-km. Le chiffre d'affaires a atteint 11,06 milliards de francs. Une tonne de marchandises a parcouru en moyenne 127 km. Par trajet, 414 tonnes en moyenne ont été transportées. Répartition des 7,244 milliards de tonnes-km de 1996: 30,6% pour le transport intérieur, 22,5% pour les importations, 37,4% pour les exportations et 9,5% pour le trafic de transit.
- La légère baisse du nombre de tonnes-km (-0,6%) est due entièrement aux transports liés à l'industrie lourde (4,191 milliards de tonnes-km; -4,7%). Ce qui s'explique par le double effet de la situation conjoncturelle et structurelle qui prévaut dans ce secteur. Le minerai ferreux surtout a baissé fortement, avec 741 millions de tonnes-km transportées. Ce recul sensible a été compensé par la forte augmentation du transport de produits pétroliers (511 millions de tonnes-km; +16%).
- Le transport pour l'industrie légère a progressé de 6,6% pour atteindre 1,447 milliard de tonnes-km. Seul le sous-secteur des produits alimentaires et des aliments pour bétail a reculé de 2,6% avec 197 millions de tonnes-km. Dans tous les autres sous-secteurs de l'industrie légère, on a noté

une progression. L'automobile (281 millions de tonnes-km; +15%) et les produits agricoles (152 millions de tonnes-km; +10,5%) enregistrent les hausses les plus fortes.

- Le transport combiné enfin a grimpé de 4,8% pour parvenir à 1,606 milliard de tonnes-km (lire aussi l'encadré du minidossier Euromodal '97 dans ce numéro de B-Cargo News).

Quelques commentaires

- **Carburants solides:** il faut souligner la tendance chez les producteurs d'électricité de passer du charbon au gaz naturel, et l'utilisation croissante des fours électriques dans la sidérurgie. Malgré la concurrence de la navigation intérieure, le transport par chemin de fer de charbon en provenance des ports de la Mer du Nord vers la France a augmenté en 1996.
- **Carburants liquides:** des parts de marché ont été reconquises par le rail sur la navigation rhénane, entre Anvers et la Suisse. Le trafic ferroviaire vers le Grand-Duché du Luxembourg a montré une légère amélioration et l'exportation de gaz vers l'Allemagne



et la Tchéquie a augmenté.

• **Produits métalliques:** la diminution du trafic intérieur de produits semi-finis a été compensée par une légère hausse des produits finis. Le trafic Belgique-Italie est en pleine ascension et grâce à la synergie européenne en matière de produits semi-finis, il faut remarquer une nette augmentation du trafic Pays-Bas-Belgique.

• **Matériaux de construction et produits de carrière:** fait remarquable: le nouveau trafic de carrelages en provenance d'Italie pour le compte d'importateurs et de distributeurs belges. Ce transport au potentiel intéressant est effectué dans des wagons Habins du pool de Nordwaggon. Grâce à l'amélioration de la logistique, le transport de sable vers l'industrie verrière du Luxembourg s'est intensifié. La hausse du trafic vers les Pays-Bas et l'importation de craie liquide en provenance d'Allemagne compensent la chute des exportations de carbonate de calcium vers la France et l'Allemagne. Enfin, un transport de blocs de granit a été développé vers l'Allemagne.

• **Produits agricoles et alimentaires:** les bananes pour l'Europe de l'Est sont apportées directement à destination par le rail, sans passer par les installations de mûrissement autrichiennes. Ce qui explique l'augmentation du trafic vers la Pologne, la Tchéquie et la Slovaquie. Vers la CEI, un transport de 20.000 tonnes de pommes de terre a été initié.

• **Produits chimiques:** ces transports ont connu une croissance spectaculaire. L'augmentation de la circulation des *engrais*, amorcée en 1995, s'est maintenue en 1996, grâce à la progression des expéditions

vers la France et du trafic de transit entre les Pays-Bas et la France.

• **Automobiles:** le transport ferroviaire a profité à fond des progrès du marché de l'automobile (+6,6% en 1996). En outre, le rail a amélioré sa part de marché. L'exportation et l'importation de voitures par le rail ont augmenté.

• Dans *les produits divers*, le secteur de l'industrie du bois doit être distingué. Le marché du papier et de la cellulose montre une croissance constante au départ d'Anvers et de Terneuzen vers, par ordre d'importance, l'Autriche, l'Italie, la France et l'Allemagne.

Dans le sens contraire également, en provenance d'Italie et d'Autriche, les volumes destinés à l'exportation via les ports belges sont en augmentation. La production locale de pâte à papier est exportée, en grande partie, vers la France et l'Italie.

Pour ce qui concerne le bois lui-même, l'importation de bois russe en provenance des ports de la Baltique vers Gand et Schaerbeek (Avant-Port) s'est concrétisée. Ce bois est destiné aux scieurs belges. Le trafic vers l'Italie s'est aussi rétabli malgré l'influence négative de la distance et du bas prix des variétés étrangères de bois.

Une offre de transport de qualité

En 1996, l'offre de transport de B-Cargo a été caractérisée par le perfectionnement et le développement de produits ferroviaires aux intéressantes perspectives économiques. Ainsi, l'offre de trains de qualité EurailCargo a été élargie avec le train CARAD pour le Sud de l'Allemagne (qui permet une connexion avec la



Tchéquie). Le pourcentage d'occupation atteint déjà 73%. Pour les clients qui n'expédient pas de grands volumes, le concept des PFM (plates-formes ferroviaires multifonctionnelles) offre une alternative. La première PFM a été inaugurée le 19 janvier 1996 à Boom. Autres événements marquants en 1996: l'expédition de la millionième voiture par Ford Genk et l'ouverture du terminal à conteneurs Farman à Gand.

B-Cargo et la SNCB continueront dans l'avenir à développer une politique de qualité optimale. Les différents efforts fournis par les chemins de fer dans ce domaine ont été appréciés par les clients. C'est, par exemple, le cas de la charte de qualité qui a été conclue en 1996 avec Railtrans, après Cockerill et Sidmar en 1995. Carine, la cellule de qualité et d'information accessible en permanence (Réseau d'information Cargo), prouve qu'un service de grande qualité est et reste une priorité absolue. Cette cellule assure un meilleur suivi des trains et du flux d'informations vers le client.

Le train de l'informatique ne reste pas en gare

Il y a un an, B-Cargo était le premier en Europe à lancer un programme développé par ses soins, qui permet aux clients de réaliser et d'envoyer leur lettre de voiture sous forme électronique: EdiCargo. Les avantages: une économie de temps et un traitement moins coûteux.

Le programme EdiCargo est l'assistant idéal pour les petites et moyennes entreprises. Il les aide à établir leurs lettres de voitures électroniques en toute simplicité et leur donne accès à Railedi, le système de lettres de voiture informatisées. Les plus grandes entreprises peuvent utiliser Railedi avec leurs propres logiciels. Quelques dizaines de sociétés ont déjà expérimenté la facilité qu'apporte EdiCargo. B-Cargo News présente, dans les pages suivantes, le témoignage de deux d'entre elles: l'entreprise chimique Amoco à Feluy et le Groupe Lhoist à Wavre, spécialisé dans les chaux.

Des atouts multiples

La rédaction des lettres s'effectue dans l'environnement convivial de Windows. Pour les envois les plus courants et pour les codes, il suffit de reprendre les données stockées en mémoire. En outre, le système traque automatiquement les erreurs et avertit l'utilisateur. Après l'envoi par modem mais avant l'acceptation par la facturation, la lettre de voiture peut encore être annulée ou modifiée. L'utilisateur reçoit - toujours par voie électronique - confirmation du transport demandé.

EdiCargo est conçu pour accepter les messages de Raileasy. Le système peut aussi être utilisé pour la préfacturation. RailEdi s'inscrit dans un projet global qui vise à informatiser la communication entre B-Cargo et ses clients. Dans ce domaine, la SNCB et B-Cargo jouent un rôle de pionniers.

Les avantages d'EdiCargo

- Convivialité de l'environnement Windows
- Rédaction facile et précise des lettres de voiture
- Contrôle des erreurs et confirmation automatiques
- Annulation et modification aisées, même après l'envoi
- Procédure entièrement sans papier
- Intégration du système de suivi informatisé Raileasy
- Possibilité de préfacturation

Railedi



GRUPE LHOIST

Mieux gérer les flux d'informations

Pour le Groupe Lhoist, premier producteur mondial de chaux et dolomie, la logistique est cruciale. Pour améliorer la gestion des flux d'informations qui accompagnent les marchandises, Lhoist a choisi la lettre de voiture électronique.

Comme ailleurs dans l'industrie, la logistique est un concept relativement récent pour le Groupe Lhoist. "À côté du déplacement physique des marchandises et des matières premières, il est essentiel de veiller au flux d'informations qui accompagnent les produits", explique Michel Goethals, chef du département logistique. "C'est pourquoi, nous avons été immédiatement séduits par la perspective de pouvoir réaliser des lettres de voiture électroniques." Il fallait également améliorer une situation très concrète : le traitement manuel des lettres de voiture prend du temps.

Environ 1,2 million de tonnes par chemin de fer

"En Belgique, les quatre unités de production de Lhoist ont transporté, en 1996, 5,6 millions de tonnes de chaux et produits calcaires. A quoi s'ajoutent 1,9 million de tonnes de matières premières. "Pour des raisons de proximité, le transport s'effectue principalement par la route. Le chemin de fer prend en charge 1,2 million de tonnes. La lettre de voiture électronique va donc nous soulager beaucoup", affirme Michel Goethals. "Nous disposions déjà de toutes les informations dans nos ordinateurs : le



nombre de wagons, leur numéro, les quantités chargées, etc. Il suffisait donc de transmettre directement ces informations à la SNCB, sans plus passer par le papier. Les avantages ? Un gain de temps, d'abord. Nous avons aussi constaté une diminution importante du nombre d'erreurs. Et surtout, le train peut partir sans son formulaire. Les informations ne suivent donc plus physiquement les marchandises."

Une approche par étapes

La conversion du Groupe Lhoist à la lettre de voiture électronique s'est déroulée sans heurt. "Nous avons choisi une approche graduelle. L'usine d'Hermalle a essayé les plâtres. Maintenant, le système est en cours d'installation à Jemelle, puis à Namêche et Marche-les-Dames. La troisième étape, ce sera la préfabrication électronique, que nous employons avec nos transporteurs routiers. Résultat : nous pouvons mieux identifier les coûts non budgétisés (l'attente des camions, etc.) pour en déterminer les causes et prendre les mesures correctrices. Sans oublier l'avantage pour les financiers."

Michel Goethals n'a qu'un seul regret : "La version électronique de la lettre de voiture n'a pas cours à l'étranger. Le papier reste encore obligatoire pour les transports internationaux."

Le Groupe Lhoist en bref

Le Groupe Lhoist trouve son origine en 1889 par la création des Carrières et Fours à Chaux Dumont-Wautier à Hermalle sous Huy. Il exploite actuellement des unités de production de calcaires, chaux et dolomies en Europe et aux U.S.A. Lhoist fournit principalement la sidérurgie mais également les marchés de l'environnement, du papier, du verre, du bâtiment, des travaux publics, de l'agriculture, de la chimie et des réfractaires.

AMOCO CHEMICAL BELGIUM

Un gain de temps pour le traitement des factures



Depuis le début de l'année, Amoco Chemical Belgium utilise toutes les ressources de la lettre de voiture électronique. Y compris la préfacturation. Patrick Kympers, responsable du trafic, passe en revue les avantages de RailEdi.



"En 1995, nous avons connu quelques difficultés dans l'établissement des factures", se souvient Patrick Kympers, Traffic and Operations Supervisor d'Amoco Chemical Belgium (Feluy). Patrick Kympers s'est alors adressé à la SNCB pour examiner les moyens de résoudre ce problème passager. La solution de la lettre de voiture électronique s'est imposée immédiatement.

"A partir du mois d'octobre 1996, nous avons effectué quelques essais, pour nous familiariser avec la procédure. Puis, au mois de décembre, nous avons travaillé en double, continuant à établir les lettres de voiture sur papier mais en testant en vraie grandeur toute la chaîne de communication des données : Amoco, Belgacom, B-Cargo Bruxelles et la gare de Feluy. Les résultats se sont révélés très concluants et ce principalement grâce à l'équipe de la gare de Feluy zoning. Dès la rentrée en janvier, nous nous sommes débarrassés définitivement des lettres de voiture sur papier, sauf cas exceptionnel." Depuis, le système fonctionne à la plus grande satisfaction de Patrick Kympers.

Simplicité et rapidité

Le premier avantage de Railedi, et du logiciel Edicargo qui sert à établir les lettres de voiture, c'est la simplicité de saisie des informations. "Nous avons créé des modèles pour les envois les plus réguliers. Il n'y a pratiquement rien à faire pour créer une nouvelle lettre de voiture. Pour les transports peu fréquents, il ne nous faut que deux à trois minutes pour préparer un nouveau document." Mais surtout, le système offre un atout décisif : la préfacturation. "Plus d'erreurs, plus de longues vérifications des factures", commente Patrick Kympers avec soulagement. "Aujourd'hui, au moment d'établir la lettre de voiture, nous savons précisément ce que nous allons payer. Sur la facture que nous recevons plus tard, nous retrouvons le même numéro de référence que sur la lettre de voiture. Le contrô-

le des factures est de ce fait grandement facilité. Je ne consacre que quelques minutes à ces factures, simplement pour ventiler les différents postes dans les centres de frais."

Douze lettres de voiture par jour

En moyenne, Amoco prépare une douzaine de lettres de voiture par jour, avec des pointes le lundi de quinze à vingt lettres pour une trentaine de wagons. "Avec un volume aussi important, le système se révèle très intéressant pour nous. Mais à mon avis, l'avantage est évident même si l'on n'a que deux ou trois lettres de voiture à traiter par jour."

Amoco Chemical en bref

Le site Amoco de Feluy est spécialisé dans la fabrication d'alphaoléfines linéaires et de polyalphaoléfines (Amoco étant le premier producteur mondial). Ces produits, auxquels s'ajoutent toute une série d'intermédiaires chimiques fabriqués par l'usine de Feluy, entrent dans la composition des huiles de synthèse. Amoco ne dispose que de deux unités de fabrication d'alphaoléfines et de polyalphaoléfines dans le monde, l'autre se situant à Pasadena (USA).

Facturation: l'exigence de qualité

La facturation est l'un des aspects capitaux du service après-vente. Si, dans cette opération complexe, des problèmes peuvent parfois surgir, la SNCB met tout en oeuvre pour supprimer toute erreur. Les explications et les conseils de Roger Galerin, chef de la division "Facturation".

Au départ, la lettre de voiture...

La lettre de voiture est l'élément de base qui permet d'établir la facture. Il est donc important de la compléter correctement. L'une des confusions les plus courantes est l'absence d'inscription d'affranchissement (qui signifie non franco) alors que les frais de transport sont à charge de l'expéditeur. Ou bien, la mention "pour le compte d'un tiers", sans que ni le tiers ou l'expéditeur qui paie,

soit autrement précisé. Autre source d'incertitude : l'absence du numéro de client.

Comment se déroule la facturation ?

Tous les contrats sont informatisés. "L'ordinateur compare les données de la lettre de voiture avec les informations du contrat pour établir la taxation qui débouchera, tous les dix jours, sur la facturation", précise Roger Galerin.

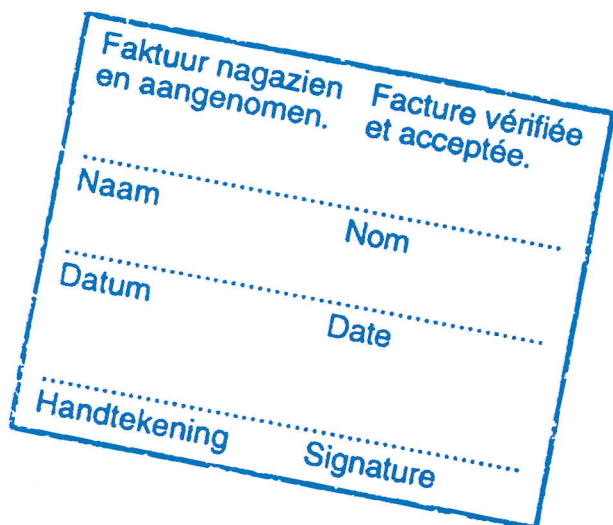
Quand la lettre de voiture sur papier arrive au service de la taxation, il faut introduire les informations qu'elle contient dans le système informatique afin de pouvoir calculer la facture. "C'est ici que peuvent apparaître des problèmes", continue Roger Galerin. "Soit que la lettre de voiture ait été complétée de manière erronée, soit qu'il y ait une erreur dans la saisie des informations." Tous les efforts sont faits pour encoder sans faute. La marge d'erreur reste inférieure à 1 %. "Un résultat satisfaisant mais qui appelle amélioration", souligne le responsable de la facturation. En réalité, les opérateurs connaissent les clients et leurs trafics. Ils peuvent donc corriger les éventuelles imprécisions qui apparaîtraient sur la lettre de voiture en interprétant les informations.

Quelle est la conséquence d'une erreur dans la lettre de voiture ou dans la saisie des données ?

Si une faute se produit à ce stade, il n'y a pas, à proprement parler, d'erreur de facturation. En effet, l'informatique effectue un contrôle automatique des anomalies en rapprochant les données du contrat du client et celles de la lettre de voiture telle qu'elle a été encodée. Et dès que le système repère une anomalie, il bloque la facturation de l'envoi en charge. "Le délégué commercial responsable du client est averti du problème par le service de la taxation et fournit les éclaircissements nécessaires", affirme Roger Galerin. "Eventuellement, il prendra contact avec son client pour dissiper le malentendu."

Les autres sources de problèmes dans la facturation ?

Il peut se produire que la taxation soit correctement calculée mais débouche, pourtant, sur une facture erronée. Car la facture comprend aussi d'autres éléments, comme le chômage ordinaire des wagons, les frais de pesage, etc. "La collecte de ces données s'effectue dans la plus grande rigueur mais l'élément humain n'est pas exclu", souligne Roger Galerin.



Les contestations sont-elles nombreuses ?

Le nombre de réclamations est en diminution. Sur 200.000 envois en 1995, environ 2.000 plaintes ont été formulées, c'est-à-dire qu'elles concernent 1 % des envois.

"Et ces plaintes ne reflétaient pas toujours une erreur véritable, mais plus souvent, une mauvaise compréhension de la facture", commente Roger Galerin.

Ce résultat est à mettre en regard avec la quantité de factures traitées. Le total du facturier de sortie atteint près de 12 milliards HTVA, pour 30.000 factures environ. En outre, ces factures sont libellées en devises différentes, les plus courantes étant l'Ecu, le DM et le FF.

Comment limiter les risques d'erreurs ?

"Nous avons mis en place un système interne de qualité qui repose sur l'automatisation pour éviter les erreurs dans la facturation", souligne Roger Galerin. "Le nombre de contrôles automatiques intégrés dans les procédures informatiques s'élève à plus 3.000."

Par ailleurs, le rôle des hommes reste essentiel. Une cinquantaine d'agents de la SNCB assurent le codage de la lettre de voiture, l'encodage, la vérification des listings,

etc. Sept personnes s'occupent de l'automatisation des contrats et des tarifs. Et une cinquantaine d'autres se chargent de la taxation proprement dite et du décompte entre réseaux.

La solution idéale : la lettre de voiture électronique

La solution la plus fiable passe, encore une fois, par l'automatisation. Ainsi, RailEdi (le système d'échange électronique de données pour la facturation) et son logiciel d'entrée EdiCargo et Seagharail permettent d'éviter de nombreuses erreurs.

EdiCargo, par exemple, est un programme informatique qui tourne sous Windows et qui supprime la lettre de voiture sur papier pour la remplacer par une version électronique. "Ce programme donne une meilleure garantie d'exactitude dans l'encodage puisqu'il évite les fautes de saisie", assure Roger Galerin.

L'avantage de la préfacturation

Autre atout de RailEdi et d'EdiCargo, ces deux systèmes autorisent la préfacturation. Avec les paramètres qui sont en sa possession, le client calcule lui-même la taxe en établissant la lettre de voiture. "Nous l'acceptons d'office et c'est ce montant qui est facturé au client",

explique Roger Galerin. "La taxe est ensuite recalculée par la SNCB. S'il y a discordance, et que la SNCB maintient son calcul, une nouvelle facture d'ajustement sera émise, après avoir averti le client. Nous facturons donc toujours dans un premier temps le montant indiqué par le client. En outre, le client ne doit plus pointer sa facture poste par poste pour la vérifier." Pour profiter de ce système, il suffit de le demander à son délégué de B-Cargo.

Que faire en cas de contestation ?

"En cas de problème, les coordonnées du service qui a établi la facture sont clairement mentionnées, avec un numéro de téléphone qu'il ne faut pas hésiter à appeler", répond Roger Galerin.

Le carrelage italien... de la dentelle ferroviaire

C'est en mai 1996 que le premier wagon chargé de carrelage a quitté l'Italie pour la Belgique. Depuis, ce trafic connaît un essor impressionnant. Un succès dû à la qualité des services logistiques offerts aux clients.



Environ 200.000 tonnes de carrelage sont importées chaque année d'Italie, en provenance notamment de la région de Sassuolo, près de Bologne. Jusqu'au mois de mai 1996, ces marchandises empruntaient la route pour arriver dans notre pays. Mais depuis, la part de marché du rail connaît une augmentation sensible. En décembre de l'année dernière, 8.000 tonnes déjà avaient été transportées par chemin de fer. Et B-Cargo prévoit, pour 1997, 30.000 tonnes, soit 15 % des carrelages importés d'Italie. Point fort de ce transport : le service complet (de l'enlèvement à l'usine jusqu'à la distribution chez l'importateur/distributeur belge). "La majorité des commandes des clients belges porte sur quelques palettes à la fois. Il faut cependant souligner la tendance récente de certains d'entre eux qui commandent désormais des wagons complets, affirme Tanguy de Ghellinck, chef de marché "Produits de carrière et non ferreux". "Comme les importateurs souhaitent limiter leurs stocks, il était impératif de mettre au point un dispositif de transport basé sur le just-in-time. De la dentelle ferroviaire !"

Le partenariat entre B-Cargo, Castelletti (Italie), Euratral et Transterminal

Le maître d'oeuvre du dispositif est la société Euratral, une division de Ferry-Boats (filiale de la SNCB). Euratral est entre autres spécialisée dans le transport ferroviaire de papier et de kaolin et assure le suivi logistique de trafics d'engrais et de minéraux. En Italie, le service repose sur la société Castelletti, une entreprise spécialisée dans le transport et la logistique. Castelletti est l'un des spécialistes européens de ce genre d'opérations, puisque la société achemine notamment 400.000 tonnes de carrelage en Allemagne chaque année. Et importe 1.200.000 tonnes d'argile vers l'Italie qui servent à fabriquer les carrelages. En Belgique, c'est Transterminal qui se charge de la distribution finale, à partir de son terminal de Grobbendonk (Herentals). Fondée en 1992, la société dispose d'une surface de stockage de 16.000 mètres carrés (qui sera prochainement augmentée de 10.000 mètres carrés) et d'un raccordement au rail. Le terminal manutentionne 1.000 tonnes par jour, dont la moitié environ en relation avec le chemin de fer. Au départ, l'entreprise était opérationnelle essentiellement dans le secteur du papier. Mais aujourd'hui, la gamme des produits traités s'est diversifiée.

De la prise en charge à l'usine à la distribution finale

Comment se déroule le transport ? Un importateur belge commande ses palettes de marchandises à un fabricant italien. Il faxe une copie du bon de commande au dispatcheur d'Euratral qui suit toutes les opérations et qui le renvoie à Castelletti. "La machine Castelletti se met alors en route", explique Freddy Staelens, délégué commercial d'Euratral. "La société prévient l'usine, organise la prise en charge de la commande et va la chercher sur place. Une éti-



quette avec un code à barres est apposée sur les lots, pour identifier avec précision leurs destinataires. Ensuite, les commandes sont rassemblées dans le terminal de Castelletti avant d'être embarquées dans les wagons."

Les carrelages prennent place dans des wagons Habins, du matériel qui appartient à un pool commun entre la SNCB et Nordwaggon, une société suédoise. "Au départ de la gare de Dinazzano, les carrelages sont transportés par wagons isolés. Ils sont accrochés à des trains qui remontent vers l'Allemagne, chargés de carrelage eux aussi", explique Pierre Hanuise, adjoint de Tanguy de Ghellinck. "Les wagons sont décrochés à Gremberg, en Allemagne, et partent pour Anvers en trains réguliers. Il y a ensuite une desserte pour la plate-forme de Grobbendonk." Dès que le chargement a été effectué en Italie, une copie de la lettre de voiture est envoyée

à Euratral qui peut alors établir le planning de distribution avec Transterminal. Euratral assure également le suivi des wagons pour pouvoir prévenir le terminal belge à temps. A l'arrivée des wagons, certaines palettes sont livrées l'après-midi même. En tous cas, le jour ouvrable suivant, elles sont toutes distribuées.

"Les wagons sont déchargés dès leur arrivée, confirme Dany Van Den Langenbergh, administrateur délégué de Transterminal. Puis, en fonction du planning, la distribution est organisée en commençant par les envois les plus urgents. Les chauffeurs reçoivent tous les documents nécessaires pour traiter correctement les livraisons."

La valeur ajoutée de la chaîne logistique

Le dispositif s'appuie donc sur un partage des tâches dans un réel esprit de partenariat, y

compris avec les réseaux étrangers impliqués dans le transport. "A chacun son métier, à chacun sa spécialité", souligne Tanguy de Ghellinck. "Avec ce trafic de carrelage, nous voulons montrer que nous pouvons organiser un partenariat qui fonctionne à l'avantage de toutes les parties, et surtout pour le plus grand bénéfice du client. Il s'agit d'un exemple type de transport de qualité. En effet, il faut éviter toute casse de cette marchandise fragile, respecter scrupuleusement les horaires prévus et distribuer les bonnes palettes chez les bons destinataires."

"La chaîne logistique est notre valeur ajoutée", souligne Freddy Staelens. "Le prix du transport est évidemment un élément important, mais le service logistique l'est tout autant. Grâce à notre système, les palettes sont livrées directement chez le client final, sans passer par l'entrepôt de l'importateur, par exemple." Le trafic se développant à un rythme soutenu, il faudra prochainement imaginer un autre schéma de transport. Les wagons deviennent, en effet, trop nombreux pour être accrochés à des convois existants. "A terme, il faudra sans doute prévoir des trains complets pour la Belgique, ou à tout le moins, des rames importantes", conclut Tanguy de Ghellinck.

Par ailleurs, le feedback positif du marché a convaincu les partenaires ferroviaires de proposer un schéma logistique identique pour l'importation du carrelage espagnol (70.000 tonnes/an) dont les premiers wagons pourraient rouler sous peu.



Une formule de vente tout compris pour le pool Nordwaggon

Fin 1995, B-Cargo a conclu un accord de coopération avec le loueur de wagons Nordwaggon. Tout en apportant 200 wagons Habins, B-Cargo dispose désormais d'un pool de 1.230 matériels spécialisés. C'est dans ce cadre que B-Cargo propose à ses clients, depuis le 1er janvier 1997, une formule tout compris. Le tarif inclut le transport ainsi que la location de ces wagons ultramodernes.

la SNCB en a apporté 200 - et 550 wagons du type LAAIS. Avec une longueur de chargement de 22 mètres (qui permet le chargement de 63 palettes EUR ou 63,5 tonnes), les wagons Habins conviennent bien au transport de marchandises palettisées, du papier, des panneaux de bois, des marchandises emballées et des appareils électroménagers (machines à laver et sèche-

linge notamment).
"La constitution de pools est une formule très efficace, grâce à la rotation particulièrement élevée des wagons", continue Rony Borghart en dressant le bilan d'un an de collaboration avec Nordwaggon. "Avec un investissement relativement limité, nous pouvons offrir à nos clients une flotte de wagons étendue et une garantie de transport maximale. En

Pour mieux s'adapter aux besoins du marché du transport de marchandises, B-Cargo a signé en 1995 un accord de coopération avec le loueur de wagons suédois Nordwaggon, filiale de l'entreprise ferroviaire suédoise SJ et à Electrolux. Cet accord a débouché sur la constitution d'un "pool" de 1.230 wagons spécialisés à quatre essieux, exploités en commun et qui sont proposés à la clientèle comme des wagons-P.

Evaluation positive

"Les mutations du marché du transport de marchandises s'accompagnent d'une augmentation des cargaisons palettisées. D'où l'extension du nombre de nos wagons spécialisés dans ce type de transport", souligne Rony Borghart, responsable de la division Gestion des Wagons de B-Cargo. "Concrètement, il s'agit de 680 wagons Habins -



1996, les 1.230 wagons Habins ont assuré 23.000 trajets à charge dans toute l'Europe. Environ 2.900 wagons ont quitté la Belgique, emportant surtout des produits du papier et des produits alimentaires. Destinations principales : l'Italie, la Pologne et la France. Par ailleurs, 1.000 wagons sont arrivés en Belgique, avec des carrelages et des appareils électroménagers, essentiellement en provenance d'Italie, d'Autriche et de Suisse."

Une formule tout compris

Depuis le 1er janvier 1997, B-Cargo propose à ses clients un tarif global pour les presta-



tions de transport de grande qualité offertes par les wagons Habins. Un tarif qui comprend le prix de la traction et de la location des wagons. Gerrit Allard, product manager d'EurailCargo: "Auparavant, le client s'adressait à B-Cargo pour la traction et à Nordwaggon pour la location du matériel. Désormais, le vendeur de B-Cargo peut devenir le seul interlocuteur pour la fixation du prix et il devient possible de ne plus établir qu'une seule facture pour le règlement total du transport. L'avantage économique du pool et la simplification de la procédure garantissent un prix particulièrement concurrentiel."

Les vendeurs de B-Cargo bénéficient d'un soutien logistique fourni par un service spécialement créé pour l'occasion : la cellule "Commande de Wagons". Cette équipe de collaborateurs expérimentés centralise les relations avec les clients et assure la responsabilité de l'exécution logistique et administrative intégrale de ces contrats tout compris. Gerrit Allard: "La cellule enregistre et traite la commande des wagons, établit les horaires, suit les wagons et reste en contact étroit avec le service de facturation de la SNCB. A la fin de chaque mission, le vendeur de B-Cargo et le client reçoivent un descriptif détaillé du déroulement du transport."

Le service "Commande de Wagons" est accessible chaque jour entre 8h et 17h au numéro de téléphone 02/525.46.06 et au numéro de fax : 02/525.46.34.

Nouvelle liaison de qualité vers Berlin

Le 2 juin 1997, une nouvelle liaison de qualité a été inaugurée sur l'axe Belgique-Berlin-Pologne.

Les wagons qui sont chargés le jour A en Belgique arrivent le jour suivant (le jour B) à 21 h à Seddin (Berlin). Ce qui permet de garantir un délai de livraison jour A/jour C (de client à client). A Seddin, une connexion directe est prévue pour la Pologne et la frontière biélorusse (Malaszewicze/Brest).

Plus de 700 poutres de béton une tranchée autoroutière

Environ 700 poutres en béton (des éléments en double T) d'un poids de 25 tonnes ont été acheminées à Paris pour recouvrir une tranchée autoroutière en pleine zone urbaine. La caractéristique du service offert par B-Cargo : la livraison régulière de ces poutres pour assurer une alimentation ponctuelle adaptée aux besoins du chantier.

C'est en 1996 que les premiers travaux ont débuté pour recouvrir une portion de l'autoroute Paris-Lille, près de la porte de la Chapelle, en zone urbaine. A cet endroit, sur une longueur de 1.367 mètres, des poutres de béton ont été placées sur la tranchée autoroutière. Elles doivent supporter une dalle qui sera ensuite agrémentée de jardins paysagers.

En tout, près de 700 poutres ont été utilisées pour réaliser la couverture. Les éléments en double T pèsent 25 tonnes chacune, mesurent près de 18 mètres, avec une largeur de 2,4 mètres. Leur gabarit les rend difficilement transportables par la route alors qu'il s'adapte parfaitement bien au fer.

Ces poutres sont toutes légèrement différentes. Leur montage doit s'effectuer dans un ordre précis. Une contrainte qui posait une difficulté supplémentaire pour la route. En effet, le risque subsiste qu'un camion soit immobilisé en chemin. Dans ce cas, c'est tout le chantier qui aurait été bloqué. "Le train, en revanche, garantit l'acheminement de cinquante



pour couvrir à Paris

poutres en une fois. Ce chantier, où l'on travaille rapidement, a pu donc être régulièrement approvisionné", affirme Tanguy de Ghellinck, chef de marché "Produits de carrière et non ferreux".

De Veldhoven à Paris, en passant par Mol

Les poutres sont fabriquées par Hurks Beton, une division de Hurks Holding. Depuis 1978, Hurks Beton est actif dans le secteur de la construction et plus particulièrement dans la fabrication de produits en béton (structures, éléments de façades, parkings). Hurks Holding réalise un chiffre d'affaires de 4 milliards BEF environ, avec 600 collaborateurs. La division Hurks Beton, spécialisée dans les structures en béton préfabriqué, emploie 130 personnes et exporte un tiers de sa production vers la France mais aussi la Belgique (couverture de la gare de Namur, par exemple).

"Nous avions déjà une première expérience du chemin de fer, raconte Rik Weyns, attaché à la direction pour la vente d'Hurks Beton. Il s'agissait d'un transport pour un chantier à Marseille. Mais nous n'avons pas vraiment l'habitude de travailler avec le rail." Dans ce cas-ci, le transport ferroviaire apparaissait comme la meilleure solution. Hurks Beton s'était d'abord adressé à la gare d'Eindhoven, mais elle vient de fermer sa division fret. "Pourquoi alors ne pas trouver

une solution avec la SNCB, juste de l'autre côté de la frontière ? C'est ainsi que nous avons choisi Mol, grâce à l'intervention du représentant de la SNCF aux Pays-Bas." La distance entre l'usine et la gare de Mol est de 36 km. Les camions parviennent à amener suffisamment de poutres en une journée pour charger un train.

En tout, quatorze trains

Le voyage des poutres commence dans l'usine de Hurks Beton, à Veldhoven. De là, elles sont acheminées en camion jusqu'à la gare de Mol, de l'autre côté de la frontière. Avec sa vaste cour à marchandises, l'espace est suffisant pour que les camions et la grue de 100 tonnes manoeuvrent à l'aise. Les poutres sont transportées par groupe de 50 à la fois, deux par wagons. Le convoi traverse la Belgique et arrive à Paris, gare de la Chapelle. Là, les poutres sont chargées sur camion et amenées au chantier tout proche. La SNCF a d'ailleurs mis en place un système logistique performant pour le transport de la gare au chantier.

Le premier convoi est parti le 9 décembre. Le deuxième a suivi le 16 décembre. En janvier et en février, deux trains complets ont poursuivi les livraisons, puis deux trains (soit 100 poutres) par semaine en mars. En tout, 14 trains étaient prévus, le dernier étant parti le 11 avril 1997.

L'aide des services techniques de B-Cargo

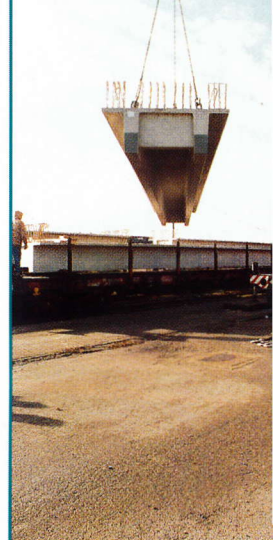
"La collaboration avec la SNCB s'est déroulée de manière très fluide", assure Rik Weyns.

"Les calculs de charge étaient assez délicats à réaliser, puisque les poutres sont légèrement arquées. Tout leur poids repose donc sur les extrémités. Les mesures de calage ont été réalisées rapidement. Et nous avons très vite obtenu les croquis de la part de la cellule "Conseil à la clientèle" de B-Cargo. Pour emporter cette charge en toute sécurité, les wagons plats ont dû être équipés de renforts."

Les délais de livraison satisfont également Hurks Beton. "Les trains complets sont programmés avec l'aide de la SNCF afin que l'approvisionnement des poutres s'inscrive idéalement dans le planning des travaux parisiens, explique Pierre Hanuise, adjoint de Tanguy de Ghellinck. Et notre travail consistait à nous assurer de la disponibilité des wagons spécialement équipés et d'organiser leur retour immédiat."

L'objectif : satisfaire les besoins du client à 110 %

"Il s'agit d'un marché spot, conclut Tanguy de Ghellinck. Mais il était intéressant pour nous de démontrer nos capacités dans ce secteur un peu particulier en satisfaisant les besoins du client à 110 %. Nous avons pu faire jouer à plein les atouts du rail, tout en montrant une capacité de collaboration entre plusieurs partenaires et plusieurs modes de transport (la route et le rail). Avec Fret SNCF, nous avons réussi à mettre en oeuvre une chaîne logistique complète pour un produit peu banal."





Pour votre transport international de porte-à-porte, une seule adresse: B-Cargo.

Les chiffres le prouvent: le transport combiné connaît un succès croissant car l'association rail-route est une solution particulièrement performante. En effet, ces deux modes de transport se complètent à la perfection et votre logistique gagne en efficacité. Surtout avec votre partenaire B-Cargo qui vous fait bénéficier de son expérience confirmée et du savoir-faire incontesté des Chemins de Fer Belges.

La combinaison train-camion dispense, tant le chargeur que son destinataire, de l'utilisation d'un raccordement particulier. Pour le transport de caisses mobiles et de conteneurs, vous profitez au maximum des qualités offertes par le train: rapidité, ponctualité, sécurité et grande capacité sur de longues distances. Le tout combiné à la flexibilité du camion qui assure le transport complémentaire, au départ comme à l'arrivée, via un terminal ferroviaire. Et cela, partout en Europe. Le rail et la route se renforcent donc mutuellement pour vous garantir un transport international efficace de porte-à-porte.

Vous désirez certainement en savoir davantage sur ces multiples opportunités? Vous avez des questions spécifiques à poser? Une seule démarche: appelez votre transporteur ou un représentant de B-Cargo à l'un des numéros ci-dessous.



TRANSPORT SUR MESURE, SERVICE SUR MESURE.

B-Cargo dans votre région: Bruxelles - 02/525.26.24 • Charleroi - 071/60.23.60 • Liège - 04/223.63.13 • Antwerpen - 03/272.07.22 • Gent - 09/241.23.61 • Brugge - 050/38.81.64

Siège central de B-Cargo: Bruxelles - 02/525.46.62

B-Cargo à l'étranger: Köln - (49)221/13.47.61 • Basel - (41)61/27.227.285 • Paris - (33) 1/46.07.56.70