

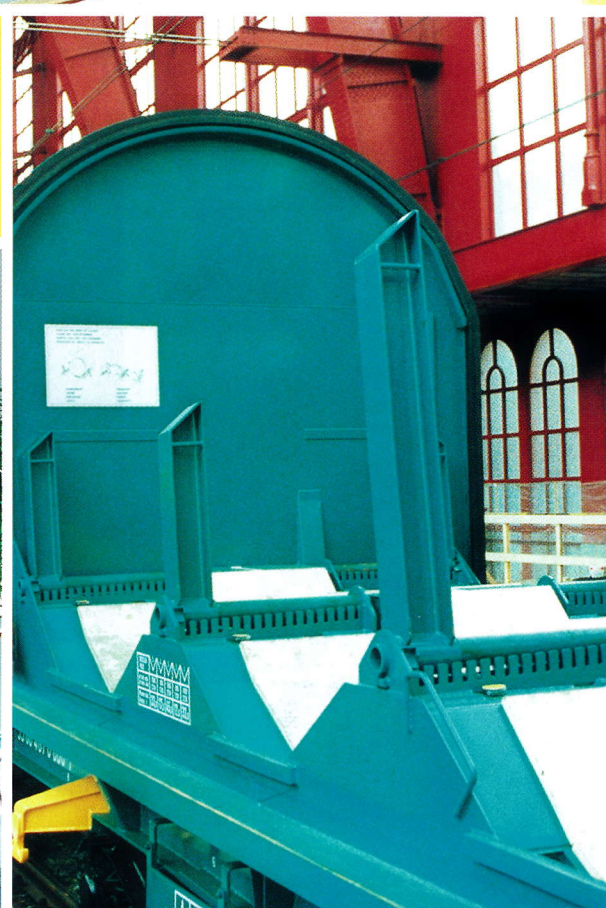
B-CARGO news

Trimestriel
4/97



BELGIQUE-BELGIE
P.P.
BRUXELLES X
1/2284

B-CARGO plus près de la mer



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
url: <http://www.SNCB.be>

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

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

Sommaire

3 La SNCB est un partenaire direct dans le trafic de conteneurs maritimes

Le 13 juin 1997, le Noordzeeterminal a été inauguré à Anvers. En partenariat avec Noord Natie, la SNCB élargit son champ d'action dans le port ferroviaire le plus important d'Europe.

8 Est: des perspectives séduisantes grâce à de solides atouts

Avec la chute du Rideau de Fer, le transport de marchandises entre l'Est et l'Ouest de l'Europe a connu un bond spectaculaire. B-Cargo dispose de solides atouts pour développer ce nouveau marché.

DOSSIER

11 Douze mois particulièrement riches pour le transport ferroviaire

Nouveaux services, nouveaux terminaux, nouveaux trains, nouveaux wagons: au cours de l'année écoulée, B-Cargo et la SNCB ont multiplié les initiatives. Une rétrospective en images.

16 Le rail joue l'atout de la flexibilité

Les plates-formes ferroviaires multifonctionnelles offrent une prestation de qualité qui permet au chemin de fer de garantir un transport "just-in-time" des petits volumes.

20 Eurecadisc: la nouvelle version est parue

Le logiciel Eurecadisc est bourré d'informations indispensables sur le transport ferroviaire de marchandises en général, et sur les trains EurailCargo en particulier.

21 FAFER: pour perfectionner la qualité

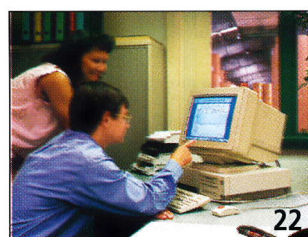
L'entreprise sidérurgique pense sérieusement à utiliser le logiciel.

22 Westerlund: un programme indispensable

Eurecadisc aide Westerlund à répondre aux questions de ses clients.

23 Salon du Transport de Munich

Au Salon du Transport de Munich (10 au 14 juin 1997), le stand B-Cargo était tenu par les membres de l'agence de B-Cargo à Cologne. EdiCargo a soulevé de nombreuses réactions enthousiastes.





Noordzeeterminal Anvers

SNCB: un partenaire direct dans le trafic de conteneurs maritimes

Le vendredi 13 juin 1997, S.A.R. le Prince Philippe a inauguré le "Noordzeeterminal" à Anvers. Grâce à ce second terminal à conteneurs, situé avant les écluses, sur une rive de l'Escaut, la SNCB élargit considérablement son champ d'action dans le port ferroviaire le plus important d'Europe. Partenaire de Noord Natie, elle s'implante sur les quais mêmes et est directement impliquée dans la manutention des conteneurs maritimes. La société qui exploite le Noordzeeterminal (1/3 SNCB, 2/3 Noord Natie) vise un volume annuel de 600.000 unités. La SNCB s'est donné l'objectif d'en traiter 100.000.

SNCB: un partenaire direct dans le **trafic de conteneurs** **maritimes**



Le vendredi 13 juin 1997 restera certainement dans les annales du port d'Anvers comme un jour faste. Sous la conduite de l'orchestre de la marine et sous l'oeil intéressé de plusieurs centaines d'invités, S.A.R. le Prince Philippe a inauguré officiellement le Noordzee-terminal flambant neuf, en appuyant sur le bouton d'une très impressionnante grue à conteneurs. A l'arrière-plan, sur l'Escaut, deux bateaux-pompes actionnaient leurs fontaines. De la cale du N.Y.K. Altair, construit en 1994 et naviguant sous pavillon panaméen, s'est alors élevé un conteneur bleu portant l'inscription: "Noordzeeterminal. Noord Natie/SNCB. 13 juin 1997." Ce gigantesque porte-conteneurs (300 m de long, 37 m de large, une capacité nette de 53.000 tonnes et presque 4.750 TEU), est d'ailleurs le plus grand qui ait jamais accosté à Anvers, le long du nouveau quai de presque 1,2 km de long.

Les conteneurs, une réussite anversoise

Le besoin d'un nouveau terminal à conteneurs comme celui-ci se faisait sentir depuis quelque temps déjà. "Depuis 1994, Anvers est, parmi les grands ports à conteneurs, celui qui progresse le plus chaque année", souligne le Baron Delwaide, président du conseil d'administration de la Société communale du Port d'Anvers et Echevin du port. "En moins de trois ans, le transbordement des marchandises en conteneurs a augmenté de 45%, soit

une croissance annuelle de plus de 13%. Dans ce même laps de temps, Anvers est passé de la onzième à la neuvième place sur la liste mondiale des ports à conteneurs." Pourtant, avec 56% (en 1996), la part des conteneurs à Anvers reste relativement basse par rapport à d'autres ports de la région (qui atteignent 75 à 85%) comme Hambourg. "Dans ce segment du marché, il reste donc un important potentiel de croissance", souligne le Baron Delwaide. "Selon plusieurs études, le trafic de conteneurs est le seul secteur où l'on peut s'attendre à une croissance autonome annuelle de 6 à 7% dans les prochaines décennies. Les conditions économiques justifiaient donc la construction d'un deuxième terminal le long de la rive du fleuve et avant les écluses. En plus de l'extension de la capacité physique, le fait que ces nouvelles infrastructures répondent aux besoins du marché constitue un élément-clé dans la stratégie à long terme du port. La collaboration avec la SNCB a également été optimisée. En tant que pouvoirs publics, nous souhaitons stimuler autant que possible d'autres modes de transport que la route."

Qualité totale

La construction du Noordzeeterminal s'inscrit dans la politique définie à la fin des années 1980 qui vise à offrir de nouvelles infrastructures pour les conteneurs avant les écluses. Le terminal Europa, inauguré en 1990, en est un premier exemple. Par escale, il procure aux bateaux un gain de temps de quatre heures, par rapport aux débarcadères situés de l'autre côté des écluses. La construction du Noordzeeterminal est le résultat d'une collaboration exem-

plaire entre les pouvoirs publics - qui ont investi dans les infrastructures de base - et le secteur privé, qui se charge des superstructures et de l'exploitation.

En septembre 1993, les travaux du terminal ont été mis en adjudication par la Communauté flamande. "Le cahier de charges demandait aux entrepreneurs de proposer quatre solutions", explique Leo Meyvis, du cabinet de M. Baldewijns, ministre flamand des Travaux publics, du Transport et de l'Aménagement du territoire. "D'abord, une solution de base avec des caissons immergés, comme cela a été fait pour le terminal Europa. Ensuite, une jetée combinée, un remblai de terre renforcé par des pieux ou un remblai de terre avec un batardeau. En définitive, on a choisi le remblai de terre renforcé par des pieux. C'est la première fois que des travaux pour les pouvoirs publics flamands ont été entrepris en appliquant les principes de la Qualité totale."

Un chantier impressionnant

La Antwerpse Kaaimuren Combinatie (une association temporaire des entrepreneurs Franki, Herbosch-Kiere et Antwerpse Bouwwerken) a emporté le marché le 3 février 1994. Les travaux ont commencé officiellement le 20 mai 1994 après la pose de la première pierre. "A Anvers, il faut tenir compte notamment d'une amplitude moyenne des marées de 6 mètres", souligne Leo Meyvis. Au total, 13.100 tonnes de pieux et 140.000 m³ de béton ont été utilisés. Le volume d'excavation, y compris le dragage pour le mur du quai, s'est élevé à 2 millions de m³. Sous le terrain long de 1,2 km, il n'y a pas moins de 600 pieux longs de



'Le Prince Philippe, haut représentant de l'économie belge, a inauguré le terminal du plus haut d'un portique maritime'.



SNCB: un partenaire direct dans le **trafic de conteneurs maritimes**



près de 30 m. Ces poteaux fournissent les fondations nécessaires pour supporter les grues et ancrent le mur du quai avec des câbles. L'investissement s'élève au total à 3 milliards de francs. Mais grâce au nouveau concept, la réalisation a coûté environ 1 milliard de moins que celle de terminaux comparables. La Communauté flamande a pris en charge 60% des coûts du mur du quai et 100% des travaux de dragage. "En avril 1996, cinq mois plus tôt que prévu, une première partie du quai a été mise à la disposition des exploitants, Noord Natie et la SNCB."

La participation de la SNCB

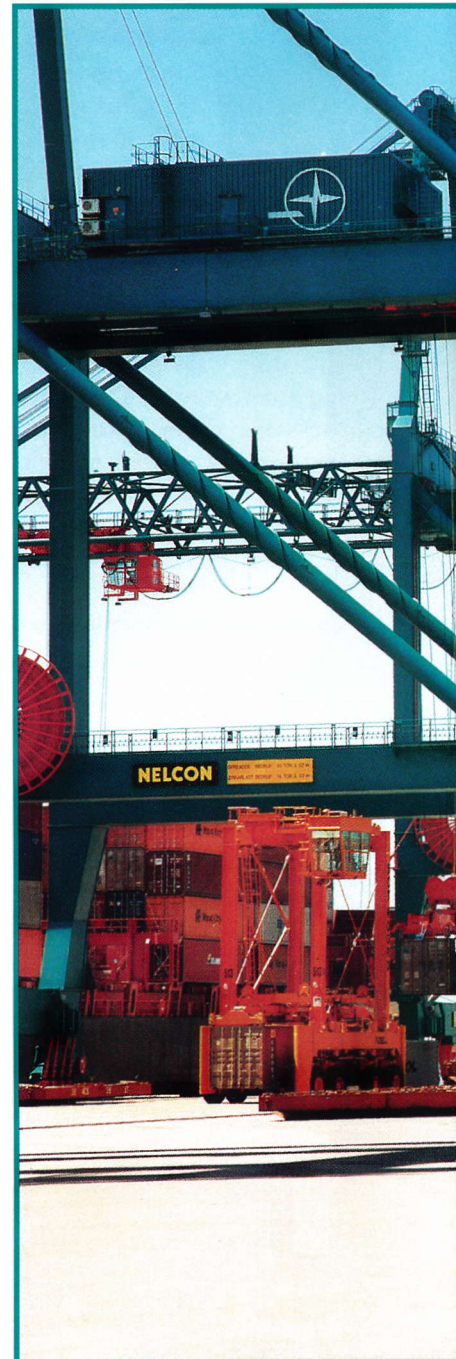
La gestion concrète et l'organisation commerciale du Noordzeeterminal sont confiées à Noord Natie (2/3) et à la SNCB (1/3). Ce partenariat donne une nouvelle impulsion au transport multimodal et permet une intégration plus efficace du trafic maritime avec l'hinterland. Etienne Schouppe, administrateur délégué de la SNCB et administrateur du terminal, détaille la participation de l'entreprise ferroviaire. "La SNCB entend s'impliquer plus étroitement dans le transbordement et la réexpédition des conteneurs. Les études menées en collaboration par la Société du Port et la SNCB montrent que le potentiel du rail est très important pour des distances allant de 100 km à 400 km. Jusqu'à présent, c'est la filiale de la SNCB Interferry qui se chargeait du trafic de conteneurs

dans le port anversois, via ses terminaux "secs" pour le transport combiné, comme au Zomerweg. L'installation au Cirkeldyck, derrière le grand terminal du dock Delwaide, a montré qu'il était important de se rapprocher du lieu de transbordement maritime. Calculé pour la manutention de 125.000 unités par an, le complexe du Cirkeldyck a déjà atteint 100.000 unités après la première année d'exploitation. Le Noordzeeterminal va encore plus loin. Ce complexe intégré donne à la SNCB une carte maîtresse pour développer le transport ferroviaire combiné à partir du port. L'offre d'équipements ferroviaires spécialisés dans le terminal permet de former sur place des trains-blocs et des trains-navettes, sans devoir s'arrêter à la gare de formation d'Anvers-Nord. D'ailleurs, en octobre 1997, une nouvelle navette Anvers-Strasbourg sera inaugurée. Grâce à la connexion à des systèmes d'exploitation comme le Quality Net d'Intercontainer-Interfrigo, le nouveau terminal s'inscrit aussi dans notre politique des grands axes de transport, les Freight Freeways. Des 600.000 unités par an que veut atteindre le terminal, la SNCB compte en traiter 100.000."

Un équipement ultramoderne

Du point de vue des équipements - d'une valeur totale de 3 milliards de francs - le terminal peut être décrit comme le joyau du port d'Anvers. Dans la première phase, il dispose de quatre grues à conteneurs (capacité de levage sous spreader: 50 tonnes), avec une portée sur l'eau de 52 mètres. Elles sont capables de décharger des bateaux d'une largeur de 18 conteneurs; le N.Y.K.

Altair, le plus grand porte-conteneurs à accoster à Anvers jusqu'en juin, avait une largeur de 15 conteneurs. En outre, il y a actuellement 22 straddle carriers (capacité de levage sous spreader: 40 tonnes), 4 reachstackers (capacité de levage sous spreader: 41 tonnes) et 4 forklifts lourds (2 de 18 tonnes/4 en hauteur et 2 de 25 tonnes/6 en hauteur). Une



installation électrique d'une puissance de 2 mégawatts permet de brancher jusqu'à 500 conteneurs-frigos. Les quatre voies du terminal ferroviaire sont desservies par un transtainer d'une capacité de levage sous spreader de 40 tonnes. Ils peuvent effectuer 50 manutentions par heure. Autrement dit, un train complet peut être chargé en une

heure. Actuellement, le terminal compte quatre voies de chargement et déchargement et une voie de service. S'y ajouteront huit voies de triage fin novembre. Le terminal peut accueillir des trains de conteneurs de 700 m de long et de 2.000 tonnes. A terme, l'objectif est de relier le terminal des allèges tout proche avec un train-navette.

En pleine activité

Le jour de l'inauguration officielle, il régnait déjà une activité très intense dans les nouvelles installations. Le Noordzeeterminal est, en effet, opérationnel depuis le 10 janvier. "Quand on étudie les résultats des cinq premiers mois, on peut parler, en toute certitude, d'un grand succès", affirme Philip Van Gestel, président du conseil d'administration de Noord Natie et du Noordzeeterminal. "Le N.Y.K. Altair était le 101ème bateau qui s'amarrait au terminal. Les nouvelles grues à conteneurs ultramodernes répondent à nos attentes. La combinaison de portiques à conteneurs et de straddle carriers assure un très haut rendement pendant le déchargement du bateau. Dans cette première phase, nous avons déjà noté une productivité moyenne de 35 conteneurs par heure par grue et une productivité sur les quais de 100 conteneurs par heure par bateau. Selon toutes probabilités, ces résultats devraient encore être améliorés dans l'avenir. Notre clientèle n'est pas seulement intéressée par une manutention rapide des bateaux: le côté terrestre des opérations est d'une extrême importance. Là aussi, nous répondons aux attentes les plus exigeantes, surtout avec le nouveau terminal ferroviaire intégré. Avec la libéralisation des structures ferroviaires européennes, différents opérateurs manifestent un grand intérêt pour la création de trains-blocs à partir du Noordzeeterminal. Tous ces éléments, ainsi que la confiance que nous témoignent plusieurs armateurs, nous donnent l'assurance que le Noordzeeterminal continuera à se développer dans un avenir proche."

□



Des perspectives séduisantes grâce à de solides atouts

Avec la chute du Rideau de Fer, le transport de marchandises entre l'Est et l'Ouest de l'Europe a connu un bond spectaculaire. Ce qui est, bien entendu, tout bénéfique pour le chemin de fer. Entre 1993 et 1996, le volume total transporté par le rail a pratiquement doublé. Dans ce contexte, B-Cargo dispose de solides atouts. Les collaborateurs de B-Cargo pour les marchés "Europe Centrale et de l'Est" ont fort à faire pour développer cet énorme potentiel. Mais les jeunes économies est-européennes n'ont pas encore atteint la stabilité, ce qui ne facilite pas la mise en place des transports réguliers. Les explications de Gerrit Allard, chef de marché.

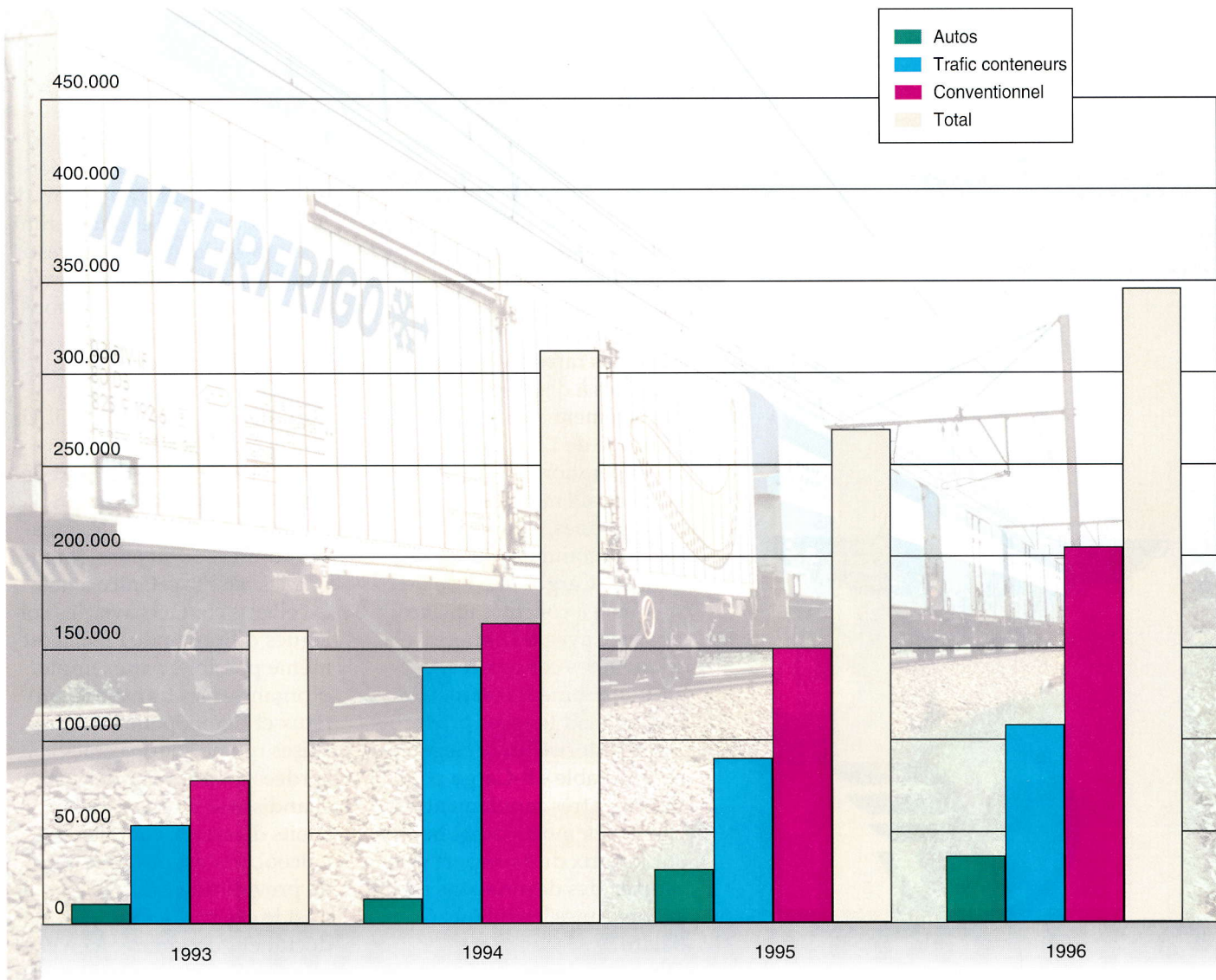
En 1996, B-Cargo a assuré le transport de 350.000 tonnes de marchandises de et vers l'Europe de l'Est. En 1993, le niveau atteignait à peine 160.000 tonnes. Par rapport à 1995, l'augmentation s'élève à 30%. "L'Europe de l'Est représente un marché potentiel énorme", confie Gerrit Allard. "Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que le transport ferroviaire de et vers l'Europe de l'Est continue d'évoluer positivement. La part de marché du rail est sans doute encore relativement modeste, mais l'avenir s'annonce particulièrement souriant. Les chiffres du 1er semestre laissent en effet espérer le meilleur pour 1997. En 1996, les pays qui ont le plus progressé sont la Tchéquie (+60% en comparaison avec 1995), la Pologne (+50%), la Hongrie (+30%) et, dans une moindre mesure, la CEI (+19%). Répartition du volume total transporté par le rail : 10% de voitures, 30% de transport combiné (surtout des conteneurs) et 60% de transport conventionnel."

La Russie: un marché délicat

La relation la plus importante est la CEI, en particulier la Russie. L'année dernière, 110.000 tonnes ont été transportées dans cette direction, réparties également entre transports combiné et conventionnel. Près de 90% des marchandises partent, via

l'Allemagne, pour la gare frontalière de Malaszewicze (Pologne) et de Brest (Biélorussie). "Tous les expéditeurs importants y sont représentés. Parce que la Russie applique une largeur de voie différente, les marchandises doivent être transbordées. Actuellement, on teste l'utilisation d'essieux interchangeables. Il faut y ajouter, dans une moindre mesure, des itinéraires via la Slovaquie et l'Ukraine et le ferry entre Mukran (Allemagne) et Klaipeda (Lituanie) où les marchandises sont transbordées à Mukran dans des wagons russes."

Le transport vers la CEI concerne à 75% des biens de consommation comme le lait en poudre, les boissons alcoolisées et les cigarettes. "L'énorme déséquilibre dans le flux des marchandises est typique de la CEI. Il s'agit presque exclusivement de transports vers des destinations russes et le plus souvent, les wagons rentrent à vide. Les marchandises transportées varient aussi énormément d'une année à l'autre. En 1994-1995, on a exporté d'énormes quantités de vodka. Mais le gouvernement a protégé la production locale et ce marché s'est effondré. L'année dernière, nous avons expédié exceptionnellement 20.000 tonnes de pommes de terre, à cause d'une mauvaise récolte. Cependant, l'an prochain, un trafic régulier d'emballages en plastique (de



quatre à cinq wagons par semaine) va démarrer.”

Une grande diversité de marchandises

Le trafic vers les autres pays d'Europe de l'Est est plus équilibré. En 1996, le transport total entre la Pologne et la Belgique a atteint 67.000 tonnes (19% de l'activité totale de B-Cargo vers l'Europe de l'Est). Ici, il s'agit surtout de transport conventionnel (53.000 tonnes). La Belgique a importé de Pologne des meubles, de l'acier et des produits chimiques. En sens inverse, plus de 14.000 tonnes de voitures neuves et de pièces détachées sont parties en Pologne, de même qu'un trafic

régulier de bananes (20.000 tonnes par an). La Tchéquie assure la majeure partie du transport ferroviaire total entre la Belgique d'une part, la Tchéquie et la Slovaquie de l'autre (78.000 tonnes en 1996). Les trains au départ de Belgique emportent surtout des bananes, des produits chimiques et des gaz. De Tchéquie, ce sont notamment des meubles, des produits chimiques et environ 7.000 voitures Skoda qui sont importés. L'activité de B-Cargo en relation avec la Hongrie représentait 78.000 tonnes en 1996. "On compte 22.000 tonnes de transport conventionnel avec, ici aussi, des bananes à l'aller, et

des meubles et des produits céréaliers au retour. Il faut remarquer la part relativement importante du transport combiné (41.000 tonnes) dont une grande partie est destinée à la gare de Sopron, de l'autre côté de la frontière avec l'Autriche. De là, les marchandises sont réexpédiées vers la Roumanie notamment. Chaque année, environ 12.000 tonnes de pièces détachées de voiture arrivent de Hongrie en Belgique par le train.”

Des tarifs concurrentiels

Dans ce marché en pleine expansion, la concurrence entre les modes de transport est rude. Ainsi, la navigation inté-

БДЖ  BDŽ



rieure joue un rôle important dans les relations avec la Pologne. Elle se charge aussi des marchandises hongroises en vrac qui ne doivent pas être transportées en JIT, via le canal Rhin-Main-Donau. Mais le rail dispose néanmoins d'atouts déterminants. "B-Cargo est l'une des rares entreprises ferroviaires à disposer d'un département à part pour l'Europe de l'Est. Ce qui facilite la coopération avec les compagnies allemandes et est-européennes, pour le suivi des wagons comme pour les tarifs. Ainsi, B-Cargo a été l'un des premiers à conclure un accord de vente avec les entreprises ferroviaires concernées. Grâce à cet instrument commercial - qui contient tous les prix bruts et qui autorise une délégation considérable - B-Cargo peut informer très rapidement ses clients (en moins de 24 heures) sur les prix du transport vers la plupart des destinations est-européennes", explique Gerrit Allard.

"En outre, les tarifs du chemin de fer sont compétitifs et, au contraire des tarifs parfois fluctuants de la route, ils restent stables jusqu'à la fin de l'année. Ce qui facilite la planification de nos clients."

1.200 demandes de prix

Beaucoup d'entreprises occidentales ont encore des préjugés à l'égard de l'Europe de l'Est. Mais ils sont injustifiés, en tout cas pour ce qui concerne le train. "Techniquement et commercialement, le Rideau de Fer appartient au passé. Les wagons sont aussi bien suivis quand ils partent vers Varsovie que vers Cologne. Le Scaldo, un train EurailCargo, prend en charge des wagons pour la Hongrie, la Slovaquie et la Roumanie, tandis que le Carad favorise le transport vers la

Tchéquie (local et transit). Depuis le 1er juin 1997, il y a aussi une nouvelle liaison ferroviaire de qualité au départ de la Belgique vers Seddin (Berlin)-Poznan-Malaszewicz-Brest. A terme, cette liaison se développera pour devenir un nouvel EurailCargo", affirme Gerrit Allard. "Les convois vers l'Est circulent aussi de plus en plus souvent en JIT. Un bon exemple de la qualité offerte par le rail est la part de marché considérable que détient B-Cargo dans le transport d'un produit aussi fragile que les bananes. Grâce à nos excellents contacts avec les collègues d'Europe de l'Est, il est même possible, par exemple, d'organiser les transports initiaux et finaux pour les entreprises qui ne sont pas raccordées au fer. Pour des marchandises soumises à des droits d'accises, comme l'alcool, il n'est pas nécessaire de prévoir une caution, comme c'est le cas par la route. Le document douanier est en effet remplacé par la lettre de voiture CIM. Enfin, en Russie, nous n'avons encore constaté aucun vol: tous les trains au départ de Brest sont surveillés en permanence. Il ne faut donc pas s'étonner que B-Cargo reçoive chaque année 1.200 demandes de prix pour des destinations en Europe de l'Est."

L'équipe complète de B-Cargo pour le marché est-européen: Gerrit Allard (chef de marché), Willy Leys (marketing), Mark Deboodt (vente - Pologne, Hongrie, Roumanie), Jean-Louis Etienne (vente - CEI, Tchéquie, Slovaquie), Stéphane Velghe (Croatie, Slovénie, Serbie, Macédoine), Paul Goossens (suivi de la qualité du transport), Mark Mertens (administration). Tél. bureau: 02/525.46.61 Fax bureau: 02/525.46.34



DOSSIER

NOUVEAUX MATÉRIELS performants présentés à Anvers

En collaboration avec l'entreprise ferroviaire AAE, B-Cargo a organisé le 22 mai une exposition de wagons en gare d'Anvers. L'objectif était de présenter ces nouveaux matériels performants à un groupe de clients importants, parmi lesquels des expéditeurs et des représentants de l'industrie. La société suisse AAE, qui construit et loue des wagons réseau, a exposé trois nouveaux wagons. Premier d'entre eux: le SGGMRSS, un porte-conteneurs à six essieux. Ensuite, le HABBINS, un wagon de grande capacité à quatre essieux ultra-

res pour participer au pool de Nordwaggon. Enfin, le HBBILNS, un wagon à cloisons de grand volume à deux essieux, destiné au transport de palettes. De son côté, B-Cargo présentait le nouveau porte-coils SHIMNNS. Il s'agissait du premier exemplaire d'une série de 200, construits par la société italienne Costanasnaga. B-Cargo montrait aussi la nouvelle version, entièrement modernisée dans les ateliers de Cuesmes, du FALNS et un prototype du futur RILS, équipé du système de calage Easy Clamp.



Après huit mois de travaux au coeur de la forêt gaumaise, le nouveau raccordement ferroviaire en transport conventionnel de l'usine Valvert est opérationnel. Il a été inauguré le 1er juillet 1997, au cours d'une cérémonie à laquelle assistaient de nombreuses personnalités, notamment le ministre-président de la Région wallonne Robert Collignon, le ministre fédéral des Transports Michel Daerden et le sénateur-bourgmestre d'Etalle Guy Charlier. Le raccordement permet à l'usine Valvert d'expédier ses cargaisons palettisées d'eau minérale en direction de la France dans des wagons Rils par chemin de fer.

Actuellement, 30 contrats ont déjà été conclus. En fonction de la destination, les wagons partent pour la gare de triage de Woippy ou Lille d'où ils sont redistribués dans tout le pays. Pour toutes les destinations, une liaison jour A - jour C est visée. Pendant le début de l'année ce sont \pm 20.000 tonnes qui devraient être expédiées par le rail. Ensuite, ce volume augmentera progressivement pour atteindre les 80.000 tonnes à destination de la France en 1999. L'investissement s'élevait grosso modo à 100 millions de francs, dont 80% étaient pris en charge par la Région wallonne et 20% par la SNCB.

Etalle: l'usine de **VALVERT** est raccordée au réseau



DOSSIER

Interferry ouvre **FARMAN**, le premier terminal intermodal à Gand

Le 26 novembre 1996, Interferry, la filiale de la SNCB spécialisée dans le transport combiné de marchandises, a mis en service officiellement son premier terminal intermodal dans le port de Gand. Farman - c'est le nom de ce nouveau terminal - occupe actuellement 2,9 hectares et est équipé d'une voie de 240 mètres. Le terminal peut ainsi traiter environ 10.000 conteneurs par an. Il est prévu, à terme, d'étendre la capacité annuelle à 50.000 conteneurs. Quatre voies ferrées de 600 mètres chacune seront alors installées. Le terminal s'occupe

exclusivement du transbordement rail-route et offre au port polyvalent de Gand un instrument efficace et attractif pour développer la distribution terrestre dans la région et au-delà. En plus, le terminal aide l'industrie de l'acier à effectuer ses envois vers l'Italie de manière plus flexible grâce au transport combiné. Le terminal Farman se concentre aussi sur le trafic intermodal transfrontalier, surtout de et vers la Flandre Zélandaise.



'Patrick Wallays, Directeur Général, et Piet Van den Bossche, Président, représentaient Railtrans sa. La SNCB était représentée par Marcel Verslype, Administrateur-Directeur de B-Cargo, et par Antoine Martens, Administrateur-Directeur général adjoint de la SNCB'.

Depuis le 29 octobre 1996, la charte de qualité entre l'opérateur ferroviaire Railtrans et B-Cargo est une réalité. L'accord garantit pour chaque transport la meilleure qualité possible et la flexibilité nécessaire pendant les périodes de pointe. Premier résultat de cet engagement: le lancement du train de l'acier "Mercator" qui relie directement le port d'Anvers et la région de la Ruhr en Allemagne. Pour la mise en oeuvre de sa politique de qualité, B-Cargo collabore désormais étroitement aux programmes de qualité existants ou en développement de ses principaux clients. Les efforts de qualité de B-Cargo s'intègrent

parfaitement dans le projet de certification ISO 9000 de Railtrans et créent pour les deux entreprises une situation "win-win". Grâce à la nouvelle liaison ferroviaire avec la Ruhr, B-Cargo franchit par ailleurs une étape décisive dans l'augmentation de sa part de marché dans le transport de fer et d'acier au départ d'Anvers. Le développement de nouveaux produits qui répondent aux besoins du marché (ou les modifient) et qui satisfont des exigences toujours plus sévères constitue d'ailleurs la meilleure réponse pour aborder le trafic de marchandises avec efficacité.

Railtrans et B-Cargo signent une **CHARTRE DE QUALITÉ**



DOSSIER

La SNCB participe au **TERMINAL** de la Mer du Nord à Anvers

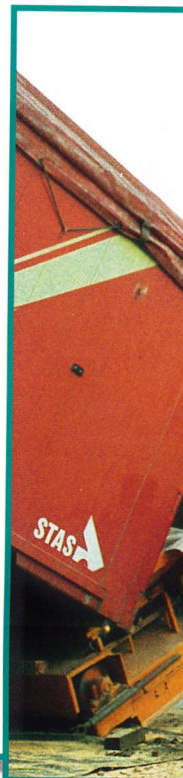
Le 13 juin 1997, un tout nouveau terminal à conteneurs a été inauguré officiellement à Anvers. Ce jour-là, le N.Y.K. Altair était le 101^{ème} navire à s'amarrer au nouveau terminal, depuis sa mise en service le 10 janvier. Large de 15 conteneurs, il est d'ailleurs le plus grand bateau qui ait jamais accosté à Anvers. La SNCB s'implante donc sur les quais et participe ainsi directement au transbordement maritime des conteneurs. L'entreprise ferroviaire détient une participation d'un tiers dans la société d'exploitation qu'elle a fondée avec son partenaire Noord Natie. Grâce au terminal de la Mer du Nord, le port d'Anvers bénéficie d'équipements exceptionnels (4 grues à conteneurs, 22 straddle carriers,

4 reachstackers et 4 forklifts lourds). Combinée au concept de transport intermodal, cette infrastructure ultramoderne assure un haut rendement. Le terminal, long de 1,2 km, offre à Anvers, devenu le plus grand port ferroviaire d'Europe, un outil décisif pour conquérir des parts de marché dans le trafic international de conteneurs. En moins de trois ans (1994/96), le transbordement de marchandises en conteneurs dans le port anversoïis a augmenté de 45%. Mais la part du trafic de conteneurs y reste relativement basse, par rapport à d'autres ports. Le potentiel de croissance est donc énorme.

Le rail joue l'atout de la flexibilité

Pour servir les clients qui ne disposent pas d'un raccordement au réseau, B-Cargo a lancé le concept des plates-formes ferroviaires multifonctionnelles. Celles-ci permettent de concentrer le trafic diffus. La qualité des services complémentaires qui y sont proposés permet même au chemin de fer de garantir un transport en just-in-time, avec une souplesse inégalée. Les explications de Walter De Rijck, de B-Cargo.

“En matière de politique d'implantation géographique, le principal objectif de la SNCB consiste à relier directement les clients au réseau par des raccordements ferroviaires”. Mais ce n'est pas toujours possible, à cause de volumes trop faibles qui rendent l'investissement non rentable ou de difficultés techniques particulières. Par ailleurs, depuis plusieurs années, de nouveaux secteurs prennent de plus en plus de poids dans l'économie, au





détriment de l'industrie lourde, partenaire traditionnelle du fer. "Pour atteindre ces nouveaux clients, il fallait mettre en place un autre dispositif. Ils n'expédient pas nécessairement de grands volumes et leurs marchandises ne peuvent pas toujours être transportées dans des conteneurs. Pour le transport ferroviaire conventionnel, nous avons donc prévu une autre solution que le raccordement au réseau. C'est pourquoi, nous installons des plates-formes multifonctionnelles qui permettent de charger à bord des trains les marchandises amenées et distribuées par la route."

Un service compétitif et de qualité

Ces plates-formes disposent de tous les équipements nécessaires : un sol renforcé, un entrepôt, des engins de levage et des camions. "En fait, quand il choisit d'utiliser une plate-

forme, le client ne voit plus le train", souligne Walter De Rijck. "Les camions viennent chercher les marchandises chez lui, les apportent à la plate-forme, où elles sont transbordées dans des wagons. De là, elles partent pour leur destination finale."

La qualité du dispositif dépend étroitement des prestations logistiques complémentaires. "La plupart du temps, les marchandises sont distribuées immédiatement. Mais nous pouvons gérer des stocks tampons. Nous sommes donc en mesure de livrer les marchandises au moment où nos clients le désirent. Ce qui nous permet d'offrir aux entreprises la possibilité de travailler en just-in-time avec le rail. Une flexibilité particulièrement appréciée." Pour assurer le succès de la formule, il est donc d'une importance primordiale de trouver le bon partenaire privé qui ait une solide expérience ▷

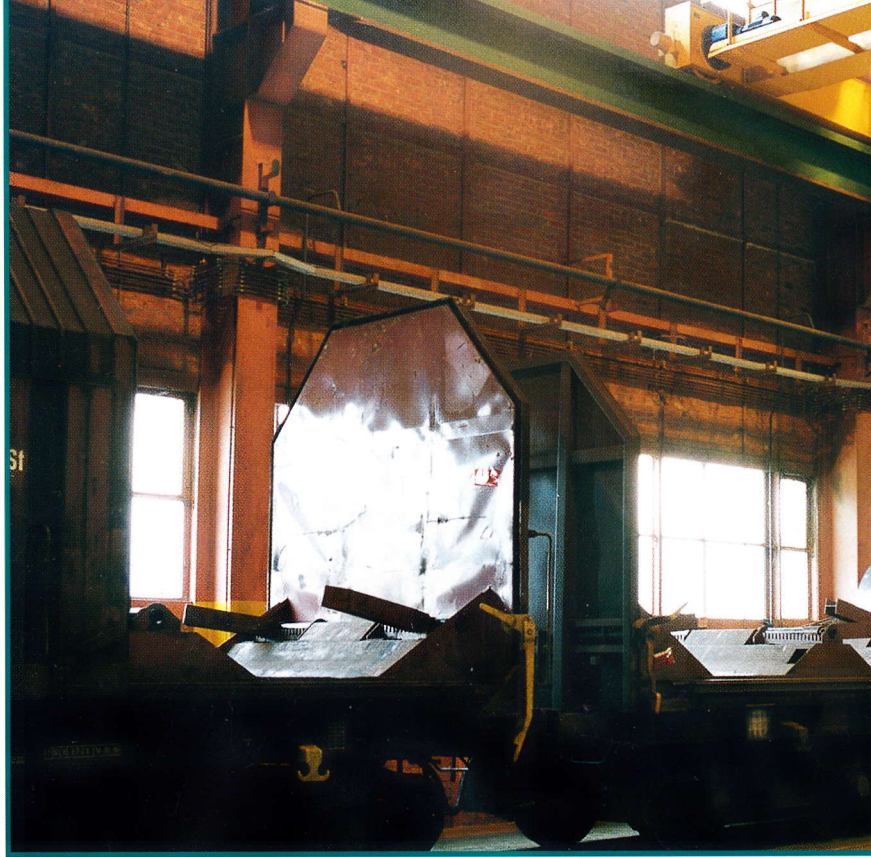
Le rail joue l'atout de la flexibilité

dans les métiers du transport routier, du transbordement et du stockage. "Dans la corbeille, nous apportons non seulement notre métier ferroviaire et le raccordement au réseau mais aussi, via des filiales, l'entrepôt et d'autres prestations logistiques. Notre partenaire procure l'entreposage et son expertise dans le transbordement et la distribution. La collaboration reste très souple."

Le système des plates-formes permet aussi au chemin de fer de rester compétitif par rapport aux autres modes. "En rassemblant les marchandises pour atteindre un volume critique, nous parvenons à mieux maîtriser les coûts en diminuant les opérations de triage par exemple. La qualité s'en trouve également améliorée, car il est plus facile de gérer des trafics qui sont concentrés que quand ils sont disséminés."

Pour toutes les industries

"Les plates-formes ont vu le jour il y a une dizaine d'années pour transporter des produits de l'acier, des fils laminés ou des poutrelles", continue Walter De Rijck. "Aujourd'hui, nous encourageons la diversification des produits. Ainsi, à Boom, la plate-forme prend en charge des machines agricoles, des produits chimiques conditionnés, des conteneurs en plastique pour les déchets ménagers, des rouleaux de papier, du lait en bouteilles..."



Les plates-formes ferroviaires multifonctionnelles s'adressent donc à toutes les industries. On y manipule aussi bien des produits de l'acier, que des biens palettisés, des produits électroménagers ou des marchandises en sacs.

Les plates-formes opérationnelles

Deux plates-formes sont actuellement entièrement opérationnelles sous l'appellation officielle "plate-forme multifonctionnelle". A côté de cela, un certain nombre de centres assurent également des activités similaires, mais ceux-ci ne reçoivent pas la dénomination officielle.

Boom. Installée au sud d'Anvers, cette plate-forme est équipée d'un entrepôt de 5.000 m². Elle a été inaugurée officiellement au mois de janvier 1996. C'est la société De Vos, un opérateur expérimenté, qui en assure l'exploitation et la commercialisation. De Vos dispose également d'une installation mobile pour le transbordement de produits en vrac

(comme les grains).

Liège. Cette nouvelle plate-forme, répartie sur trois sites, est inaugurée officiellement en octobre 1997. Elle est exploitée par la Société Industrielle de Renory (Groupe Portier). A Renory, elle accueille surtout des produits de l'acier et des conteneurs. A Tilleur, elle prend également en charge des produits sidérurgiques et dispose d'un magasin climatisé. Bressoux, enfin, est capable de traiter toutes les catégories de marchandises. Ce site n'est pas encore entièrement opérationnel mais il est prévu d'y construire prochainement un entrepôt. Le potentiel s'avère très intéressant.

Options pour l'avenir

Quatre autres plates-formes sont en voie d'achèvement et seront opérationnelles à court terme.

Courtrai et Schaerbeek disposent déjà de toute l'infrastructure nécessaire pour fonctionner comme PFM.

Courtrai fut en fait la première plate-forme. B-Cargo y a



démarré il y a presque 15 ans avec le transport de fil laminé. Depuis lors, la palette de marchandises s'est diversifiée et la plate-forme s'est élargie à trois sites: à Courtrai-Weide (exploité par la société Demotra), à Heulen (Hessenatie Logistics) et à Lauwe (la société Castelijjn). Schaerbeek. Ici, un entrepôt est déjà en service pour assurer la distribution au Benelux des produits de Siemens. C'est la société Edmond Depaire, filiale de la SNCB, qui gère ce magasin. Depaire a construit une extension de cet entrepôt qui sert, depuis le 1er juillet, de plate-forme multifonctionnelle pour la région de Bruxelles. Feluy. La plate-forme sera inaugurée au cours du premier semestre de 1998. Le partenaire privé est trouvé: le transporteur routier De Coster. Un entrepôt est en voie de construction.

Genk. Les terrains et les voies existent pour lancer la plate-forme. A terme, une grande partie des plates-formes couvriront donc harmonieusement le territoire national, pour que

les distances à effectuer en camion soient les plus réduites possible. Herentals. En plein développement, cette plate-forme est installée dans un terminal privé, Transterminal.

B-Cargo, intégrateur de transport

L'ensemble des plates-formes opérationnelles traitent actuellement quelque 250.000 tonnes par an. "Nous opérons encore dans un marché restreint, souligne Walter De Rijck. Mais à terme, l'objectif des deux millions de tonnes est à notre portée." De nombreux efforts vont être consentis pour améliorer la commercialisation à l'étranger de ces plates-formes, notamment en Italie, en Allemagne, en France et en Suisse. Actuellement, B-Cargo étudie de nouveaux concepts, qui reposeront sur l'infrastructure des plates-formes ferroviaires. "Nous pourrions mettre en oeuvre ces concepts pour un secteur tout entier ou pour un client seulement. L'une des idées à l'étude est le rassemble-

ment de différents clients du même secteur d'activités dans un seul train. Le rassemblement ou la scission des cargaisons passe soit entièrement soit partiellement par une plateforme. Ce genre de concepts impose de développer toute une chaîne logistique, qui décharge le client de tout souci. Nous deviendrions alors de véritables intégrateurs de transport, ce que nous pourrions réaliser grâce à des partenaires."

Des solutions spécifiques pour certains marchés

A Zeebrugge, Euratral, division de la filiale de la SNCB Ferry-Boats, vient d'inaugurer des installations destinées à assurer le stockage et le transbordement des marchandises en provenance et à destination de la Grande-Bretagne, sous le nom "Cargo Switch".

Par ailleurs, B-Cargo a mis en place un dispositif particulier pour le transport du bois. Les six gares-bois (Bertrix, Gouvy, Arlon, Marbehan, Marloie, et Mariembourg) transportent le bois du Sud du pays à travers l'Europe. Ce dispositif très souple convient particulièrement bien à ce secteur qui connaît des fluctuations importantes en fonction de la conjoncture. □



Eurecadisc

La nouvelle version est parue

La quatrième version d'Eurecadisc a vu le jour à la fin du mois d'août 1997. Ce programme est bourré d'informations indispensables sur le transport ferroviaire de marchandises en général, et sur les trains EurailCargo en particulier. Comme une enquête le montre, ceux qui ont installé le logiciel en sont très satisfaits.

Depuis 1993, B-Cargo édite Eurecadisc, un logiciel d'information qui tourne sous Windows. Gerrit Allard, responsable: "Ce programme comprend trois parties. La première reprend diverses informations pratiques sur la lettre de voiture internationale, la facturation, les données techniques des wagons, les délais de chargement et de déchargement, les accords particuliers et les personnes de contact chez

B-Cargo. Ensuite, il y a une présentation des six trains EurailCargo: l'Interdelta, le Scaldo, le Belalpia, le Belvetic, le Norlink et le Carad. L'utilisateur peut notamment consulter les itinéraires et les conditions de transport. Enfin, un horaire permet au client de retrouver, par exemple, l'heure de départ et d'arrivée des trains et le moment où les wagons arrivent chez le client et repartent. La nouvelle édition diffusée

depuis le début du mois de septembre contient bien sûr les horaires actualisés.”

Des résultats positifs

En décembre 1996, un consultant a effectué une enquête téléphonique pour le compte de B-Cargo auprès de 270 clients environ. En voici les principaux résultats:

- 38,2% de ceux qui ont reçu le programme l'ont effectivement installé.
- 77,3% de ceux qui ont installé Eurecadisc l'utilisent régulièrement.
- 81,6% des utilisateurs donnent une bonne à très bonne note au logiciel.
- Les utilisateurs sont surtout satisfaits par la convivialité (8,6/10), la clarté (8,4/10) et la présentation (8,0/10).
- Tous les utilisateurs (100%!) estiment qu'Eurecadisc offre une valeur ajoutée évidente au service de B-Cargo.
- Les informations sur les wagons, les itinéraires et les horaires sont les plus consultées.

“Les opinions des utilisateurs sont donc clairement positives”, souligne Gerrit Allard. “Mais le nombre de personnes qui ont installé Eurecadisc pourrait être plus élevé. L'une des raisons est sans doute que le programme a été envoyé à la direction des entreprises qui en a moins souvent besoin dans ses tâches quotidiennes. Dans ce cas, le destinataire devrait transmettre le programme à ses collaborateurs qui organisent le transport. Ce qui leur rendra certainement, ainsi qu'à nous, un grand service.”

“Eurecadisc nous permet de perfectionner notre service”

Le groupe FAFER cherche en permanence de nouveaux instruments pour perfectionner ses services, notamment dans le domaine du transport. C'est la raison pour laquelle l'entreprise sidérurgique carolorégienne étudie la possibilité d'utiliser Eurecadisc, le programme d'information développé par la SNCB.

Le groupe FAFER de Charleroi, qui exporte l'essentiel de sa production, est spécialisé dans la fabrication de tôles d'aciers, notamment des aciers inoxydables et des aciers au chrome et au nickel. Une production à haute valeur ajoutée, destinée à des applications particulières, comme les réservoirs de produits chimiques, les plates-formes pétrolières et la construction navale.

L'entreprise carolorégienne

exporte régulièrement ses produits par chemin de fer, principalement vers la Scandinavie. “Pour ce faire, nous n'utilisons pas encore les trains d'axes comme le Norlink”, souligne Nadia Aliboni, responsable des expéditions de l'entreprise. “Mais nous y pensons. Le groupe FAFER suit une stratégie de qualité pour répondre de manière optimale aux besoins de ses clients. Nous recherchons donc des méthodes qui nous permettent d'améliorer notre service à la clientèle et nos délais de livraison. Les trains d'axes et le logiciel Eurecadisc peuvent nous apporter une aide dans ce domaine. En définitive, la qualité de nos produits dépend aussi de la qualité des prestations de nos transporteurs comme B-Cargo.”

Simplicité d'utilisation

Nadia Aliboni a donc mis Eurecadisc à l'examen dans son service. C'est son adjoint, Jean-Marc Van De Velde, qui a étudié le programme. Selon lui, il s'agit d'une réussite au niveau de l'ergonomie. “La navigation dans le logiciel est aisée pour les utilisateurs de tous niveaux”, affirme-t-il. “Et les informations sont très complètes.”

Le groupe FAFER

La société anonyme Fabrique de Fer de Charleroi a été fondée en 1873. Localisée sur un seul site de production, l'entreprise, qui s'est entre-temps développée

pour devenir le groupe FAFER, dispose d'outils de production modernes, précis et fiables, qui lui permettent de produire une grande variété d'aciers alliés et inoxydables en répondant à des critères de qualité très stricts.

Ces aciers sont destinés à la construction navale et à la construction offshore, à l'industrie chimique, à la fabrication de moules et outils, aux fabrications mécaniques, etc.



■ **“Travaillez une fois avec *Eurecadisc*, et vous ne pourrez plus vous en passer”**

Marc Van Bruwaene est le responsable de la logistique de l'entreprise de transbordement Westerlund. Il a reçu, il y a quelques années, Eurecadisc et depuis, il en est un fidèle utilisateur. “Les clients apprécient énormément que je puisse répondre dans les plus brefs délais à leurs questions grâce à ce logiciel.”

Westerlund est installée sur les quais 1207 à 1219 sur la rive gauche de l'Escaut à Anvers. L'entreprise de transbordement décharge, stocke et charge des marchandises qui sont liées, à 90%, à l'industrie

papetière. Ainsi, l'année dernière, 3 millions de tonnes de pâte à papier et 0,5 million de tonnes de kaolin ont été manutentionnées ici. Même si le donneur d'ordres principal est l'industrie finlandaise du papier, des marchandises en provenance du Brésil, du Canada, des Etats-Unis et même de Chine passent par ici. “Elles sont ensuite distribuées dans toute l'Europe”, explique Marc Van Bruwaene. “Nous utilisons très souvent le chemin de fer, par exemple l'Interdelta pour la France ou le Scaldo pour l'Autriche. Nous profitons aussi régulièrement du train de Milan, avec les wagons Habbins modernes du pool de Nordwaggon. Il y a quelques mois, un nouveau transport a démarré par le Norlink, un trafic de pulpe de bois canadienne vers la Suède,

qui représente de 15 à 20.000 tonnes par an.”

Un service aux clients

Eurecadisc rend d'importants services à Marc Van Bruwaene qui l'utilise régulièrement depuis deux ans. “Eurecadisc reste toujours à portée de main. Parfois, je le consulte deux ou trois fois par jour, surtout pour répondre à des questions précises des clients. Le transport par chemin de fer est-il possible? Quel est l'itinéraire? Combien de temps dure le trajet? Quels sont les numéros des trains? Ce ne sont que quelques exemples des questions les plus fréquentes”, affirme Marc Van Bruwaene. “En général, je peux répondre en quelques minutes grâce à Eurecadisc. La plupart de nos clients travaillent sans stock, en JIT. Il est donc très important qu'ils sachent l'heure précise d'arrivée du train. Il suffit de quelques “clics” de souris pour régler l'affaire. Les clients apprécient énormément la rapidité de ce service.”

Simplicité d'utilisation

Marc Van Bruwaene est convaincu que l'utilisation d'Eurecadisc serait pour beaucoup une révélation. “Ceux qui ne sont pas très habitués au transport ferroviaire y trouveront une masse d'informations. Moi-même, je l'utilise surtout pour consulter les horaires. En plus, Eurecadisc est très convivial. L'information est présentée de manière très claire et le programme fonctionne rapidement et simplement. C'est un produit remarquable qui m'aide beaucoup dans mes tâches quotidiennes. Je recommande Eurecadisc aux professionnels du transport qui ne l'utilisent pas encore. Dès que l'on commence à s'en servir, on ne peut plus s'en passer”, conclut Marc Van Bruwaene. □

Les managers de région de la SNCB

Johan Degroot (Gand), Jean Chachkov (Charleroi), Pierre Dumoulin (Liège) et Etienne Desmet (Anvers) sont les nouveaux managers de région de la SNCB. Ces managers de région ont un rôle-clé à jouer dans l'appareil de production de la SNCB. C'est à eux qu'incombe la gestion locale

de la prestation de services dans les gares. Leur tâche consiste à mettre tous les moyens en oeuvre pour répondre aux besoins de la clientèle de B-Cargo.

Si vous avez des questions à poser, n'hésitez pas à prendre contact avec le responsable B-Cargo de votre région.



Transfert des activités de Merelbeke vers le port maritime de Gand

Depuis la fin du mois de septembre, les activités de triage sont transférées de Merelbeke vers le port maritime de Gand où les installations de triage sont plus performantes.

Cette réorganisation présente pour les clients les avantages suivants: un traitement plus rapide des wagons, une sécurité accrue et une meilleure prestation de services.



SALON DU TRANSPORT DE MÜNICH

“L'Allemagne est un marché en pleine croissance”

B-Cargo participait à l'important salon du transport de Munich, du 10 au 14 juin 1997. Le stand était tenu par l'agence de B-Cargo à Cologne. C'est EdiCargo qui a soulevé le plus de réactions enthousiastes.

Le salon du transport qui donne la possibilité aux visiteurs de découvrir le secteur du transport sous les aspects les plus divers, est l'un des plus grands d'Europe. “Transport 97”, salon international de la logistique, du transport de marchandises et de personnes, a totalisé un nombre record de visiteurs et d'exposants: 770 entreprises de 28 pays ont accueilli plus de 27.000 visiteurs de 73 nationalités différentes.

A cause de l'importance du salon et du marché du transport allemand, B-Cargo ne pouvait pas être absent. Le stand était tenu par les membres de l'agence de B-Cargo à Cologne. Elle compte 7 colla-

borateurs et dessert, en plus de l'Allemagne, la Scandinavie, l'Autriche et la Pologne. “Ce salon est idéal pour entrer en contact d'une manière informelle avec des clients potentiels”, affirme Ernst Van der Stockt, responsable de l'agence. “Le stand a reçu beaucoup de visiteurs et EdiCargo a suscité un grand intérêt. Grâce au développement économique de l'ancienne Allemagne de l'Est et à sa situation stratégique vis-à-vis de l'Europe orientale, l'Allemagne est un marché en pleine croissance. En 1996, le transport de marchandises entre la Belgique et l'Allemagne a atteint au total 6 millions de tonnes, dont 3,5 millions de tonnes à l'exportation. Parmi les clients allemands les plus importants, on retrouve BASF (produits chimiques) avec la ligne Ludwigshafen-Anvers et les constructeurs automobiles comme VW et Opel. L'acier représente la plus grande partie du transport ferroviaire.”



B-Cargo, le partenaire qui offre des alternatives d'avenir au transport routier.



Jaak Demey,
Responsable Logistique
chez BASF Anvers

La filiale anversoise de BASF, le géant allemand de la chimie, assure le traitement annuel d'un volume considérable de marchandises. B-Cargo y joue un rôle prépondérant. L'année dernière, ce sont ainsi près d'un million de tonnes d'engrais, de matières chimiques et plastiques qui ont été acheminées par trains complets ou en transport diffus vers l'étranger via le port d'Anvers ou le réseau ferroviaire européen.

L'entreprise a également décidé que certains produits ne transiteraient plus uniquement par la route mais seraient affectés au transport combiné rail/route. Une tendance qui va se renforcer. En effet, sa volonté est de transférer autant que possible ses transports de la route au rail.

La protection de l'environnement et la sécurité offertes par le rail sont déterminantes dans ce choix. Monsieur Demey, Responsable Logistique chez BASF Anvers, souligne également que la combinaison rail/route est la réponse adéquate aux problèmes engendrés par la saturation du réseau routier.

Désirez-vous en savoir plus sur les multiples opportunités que vous offre le transport par train? Ou cherchez-vous des "solutions-rail" spécifiques pour le transport de vos marchandises? Discutez-en avec votre transporteur ou avec un représentant de B-Cargo en appelant 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) 61/27.27.285 • Paris - (33) 1/46.07.56.70