

B-CARGO news



Trimestriel
3/98

PROGRES dans la **DIVERSIFICATION**



Sommaire

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

Editeur responsable:

P. Struman
Rue du Trône, 60
1050 Bruxelles

Photos: SNCB

A votre service: B-CARGO

Service central

1050 BRUXELLES
Rue du Trône, 60
Tél. 02/525 86 62
Fax 02/525 86.71
url:<http://www.bcargo.be>

Dans les districts

2000 ANTWERPEN
Noorderplaats 2
Tél. 03/204 34 45
Fax 03/204 34 47

4031 ANGLEUR
2 rue Denis Lecocq
Tél. 04/229 27 76
Fax 04/229 27 82

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 1/53 35 03 15
KÖLN - Tél. 49 221/13 47 61



3 Un nouveau virage pour Pauls, négocié avec B-Cargo

La scierie Pauls traite principalement du bois en provenance de Russie. Du bois déchargé dans les ports belges et acheminé à Bullange par B-Cargo.

6 La Mercedes Classe A passe par Zeebrugge

Les Mercedes Classe A destinées au marché britannique sont embarquées à Zeebrugge. Pour la première fois, B-Cargo transporte des voitures de la marque à l'étoile.

8 Des wagons qui répondent aux besoins du marché

Ces dernières années, B-Cargo a fortement rationalisé la gestion de son parc de wagons. Et de nombreux investissements ont été réalisés.

12 Les participations de B-Cargo aux salons en Europe

- *Les fêtes portuaires de Gand*
2.500 visiteurs ont découvert la gare de Gent-Zeehaven
- *Mainport 98 à Anvers*
Première édition d'un salon réservé au transport
- *EuroCargo Düsseldorf*
Des contacts avec les clients de l'industrie de l'acier et du charbon
- *Intermodal Rotterdam*
Tout sur le transport combiné
- *Initiatives Liège*
Le rendez-vous des entreprises de la région
- *La SITL*
Présentation des services les plus modernes de B-Cargo

14 Euro et An 2000: dans les temps

B-Cargo a résolu à temps les problèmes posés par l'introduction de l'euro et par le changement de millénaire. Un élément important pour son service global envers ses clients.

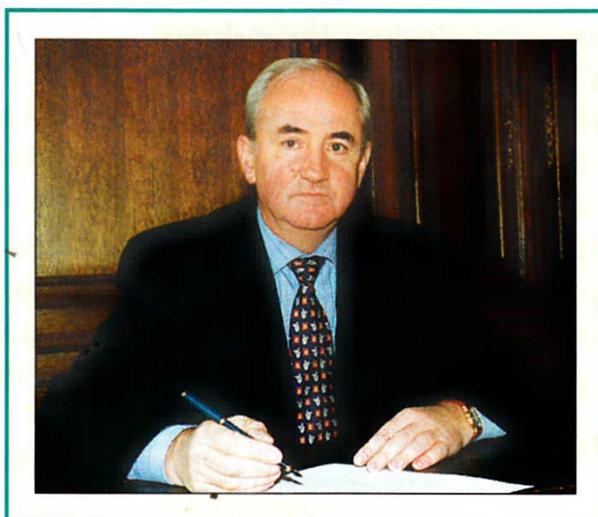


Un nouveau virage pour l'entreprise, négocié avec B-Cargo

Scierie Pauls

Depuis le début des années nonante, la scierie Pauls, située à Bullange, dans la région germanophone du pays, doit faire face à des problèmes d'approvisionnement, tout comme le reste de la filière bois en Wallonie.

Aujourd'hui, cette entreprise familiale traite principalement du bois en provenance de Russie, moins cher et de qualité supérieure. Un tournant stratégique qui lui a rendu la prospérité. Mais qui n'aurait pas pu être négocié aussi favorablement sans l'aide du chemin de fer.



L'histoire de la société Pauls est étroitement liée au rail. "Mon grand-père l'a fondée en 1923", explique Manfred Pauls, qui dirige, avec son frère, l'entreprise familiale depuis 1976. "Son activité principale était l'exploitation forestière pour alimenter les charbonnages. Au moment de la crise du début des années trente, mon grand-père a décidé de se reconverter et il a racheté une scierie à Bullange. A l'époque, il y avait deux critères importants pour choisir l'implantation d'une scierie: la proximité

d'un cours d'eau pour l'énergie, ou la proximité du chemin de fer pour le transport. L'ancienne scierie était située tout à côté de la gare de Bullange".

Un choix excellent puisque le développement actuel de la scierie Pauls, qui emploie 45 personnes, repose étroitement sur le transport ferroviaire. "Comme tout le secteur, nous avons traversé une période difficile au début des années nonante, notamment à cause des chablis, ces quantités impressionnantes d'arbres abattus par les tempêtes de 1990. Il fallait intervenir énergiquement pour préserver le travail des deux générations qui nous avaient précédés à la tête de l'entreprise. Notre solution était de diversifier nos approvision-



Scierie Pauls

Un nouveau virage

nements. De cette manière, nous pouvions tenter de nous différencier de nos concurrents”.

Une première tentative difficile

C'est un peu par hasard que Manfred Pauls s'est tourné vers la Russie. Il a découvert un jour dans un magazine professionnel allemand une annonce qui proposait du bois russe à vendre. “Je suis parti à l'aventure. Je dois bien avouer que ma première expérience s'est révélée un échec total. Je suis tombé sur des partenaires peu sérieux qui ne m'ont pas livré un seul stère de bois. Heureusement, je ne leur avais rien versé non plus”. L'année suivante, sans se décourager, Manfred Pauls est reparti dans le Nord. Cette fois-ci, il est rentré à Bullange avec des promesses sérieuses de livraison. “Ne croyez pas que cela s'est fait facilement. Nous avons reçu quelques bateaux d'Estonie et de Russie mais au prix d'énormes problè-



mes qu'il a fallu régler. Finalement, en 1997, les choses se sont décantées et j'ai réussi à mettre sur pied un réseau d'approvisionnement fiable et régulier. Depuis, les arrivages se font sans mauvaise surprise. Et ne cessent d'augmenter. Nous sommes passés de 110.000 m³ sciés dans nos installations en 1996 à 170.000 m³ en 1998. Et nous prévoyons de dépasser les 200.000 m³ l'année prochaine. Actuellement, environ 80 % de notre approvisionnement vient de Russie et des pays baltes”.

Le succès du virage stratégique de la scierie Pauls repose sur deux atouts de ces bois: leur prix et leur qualité. “Surtout la qualité, qui nous a ouvert des marchés que nous ne pouvions aborder avec les bois indigènes. Nous allons chercher nos grumes dans le grand nord, leur qualité est donc tout à fait comparable à celle que l'on trouve dans les pays scandinaves”. Pour donner une idée du potentiel qui s'ouvre à la scierie, la Belgique importe chaque année un million de m³ de bois résineux, dont un pourcentage important vient de Scandinavie.

De nouveaux débouchés

La scierie peut donc désormais proposer sa production à des entreprises de transformation du bois à haute valeur ajoutée. “Nous vendons beaucoup au secteur de la construction pour la fabrication des charpentes, mais aussi aux industries qui utilisent des produits rabotables ou qui fabriquent des meubles de jardin, tout en conservant parmi nos clients les caisseries et les paletteries”. Aujourd'hui, la scierie exporte plus de la moitié de sa production. Et elle s'adresse à un marché radicalement différent



par rapport au passé. “Nous sommes de moins en moins en concurrence directe avec les autres scieries wallonnes”.

L'aide de B-Cargo

“Pour relancer nos activités, nous avons pu compter sur la collaboration de B-Cargo. En effet, les bois sont déchargés dans les ports belges mais doivent encore nous parvenir à Bullange. L'option du transport routier s'avérait peu réaliste”. D'abord parce qu'il n'aurait pas été facile de trouver des camions capables de transporter un tel tonnage régulièrement. Et puis, Bullange étant un village, l'afflux de poids lourds aurait vite encombré les rues de la localité. Sans compter les nuisances pour les riverains. “Nous aurions dû faire venir entre 30 et 40 camions par jour, c'était bien sûr exclu pour le village. De toute façon, vous vous imaginez ce que représentent les opérations de manutention de 40 camions tous les jours... En plus, il nous fallait des garanties de régula-



rité dans l'approvisionnement. Ce que la route ne peut pas nous assurer en raison des nombreux impondérables de la circulation". La scierie travaille en effet avec un stock le plus réduit possible. "Il est donc vital pour nous de pouvoir compter sur des arrivages ponctuels. Autrement, notre appareil de production serait rapidement paralysé". Grâce à la proximité de la gare, le choix du train était tout indiqué. Encore fallait-il trouver la bonne solution. "Premier problème, la ligne Trois-Ponts - Bullange était fermée au trafic de marchandises depuis plusieurs années", explique Christian Bizon, délégué commercial de B-Cargo pour le secteur du bois. "Avec la collaboration de chaque intervenant, nous avons réussi à permettre le passage de trains de marchandises sur cette ligne". C'était indispensable parce que les autres solutions, qui faisaient arriver le bois à Vielsalm ou à Sourbrodt, n'étaient pas praticables en raison de la distance qui restait à accomplir par la route

jusqu'à la scierie. Actuellement, quatre trains complets d'environ 1.250 m³ arrivent à la scierie chaque semaine, avec une régularité d'horloge. "Comme je l'ai déjà dit, la sécurité des approvisionnements est essentielle pour nous", continue Manfred Pauls. "Nous avons donc signé un accord avec B-Cargo qui nous garantit à 100 % l'arrivée des trains à l'heure prévue".

Un dispositif adapté aux besoins de la scierie

Pour tenir cet engagement, B-Cargo a mis en place un service spécial pour la scierie. "Nous avons d'abord élaboré un programme de trains réguliers avec des horaires fixes, pour assurer la régularité de l'approvisionnement. Nous avons également réservé un parc de wagons à l'usage exclusif de la scierie Pauls. C'est un cas unique dans le secteur du bois. Enfin, nous suivons de très près les mouvements des wagons, vides ou chargés, pour nous assurer de la disponibilité permanente du

matériel". Ce trafic s'inscrit parfaitement dans les objectifs de B-Cargo: massification des envois, programmation de trains réguliers et optimisation de la rotation des wagons. Et, comme le souligne Manfred Pauls, le dispositif fonctionne sans raté. La scierie prévoit donc en toute confiance d'intensifier en 1999 la fréquence des trains et de la faire passer à un convoi par jour pour absorber l'augmentation de sa production. "Mais notre collaboration avec B-Cargo nous ouvre également des perspectives pour la grande exportation", souligne Manfred Pauls. "Auparavant, en raison de son coût, le transport routier ne nous permettait pas de proposer nos produits à des clients italiens, autrichiens ou espagnols. Aujourd'hui, avec le train, c'est tout à fait possible, dans de bonnes conditions de prix. Nous notons d'ailleurs une évolution à cet égard. Il y a cinq ans, il était pratiquement exclu de proposer à un client de le livrer en chemin de fer. Actuellement, le nombre d'entreprises à l'étranger qui disposent d'un raccordement au réseau ferroviaire est en augmentation. Une évolution qu'il faut sans doute replacer dans le contexte de l'unification européenne qui favorise l'envoi de marchandises à de plus grandes distances."

*B-Cargo Bertrix
Christian Bizon
Délégué commercial pour le secteur
du bois
Tél: (061) 41.31.95
Fax: (061) 41.50.95*

*Manfred Pauls
Tél: (080) 64.01.00
Fax: (080) 64.76.21*



Transport de voitures

La Mercedes Classe A passe par Zeebrugge pour la Grande-Bretagne

Depuis sa commercialisation, la Mercedes Classe A, petite voiture compacte, connaît un grand succès. Les Mercedes Classe A destinées au marché britannique sont embarquées à Zeebrugge. Et pour la première fois, B-Cargo transporte des voitures de la marque à l'étoile.

La Mercedes la plus compacte, la Classe A, est fabriquée en Allemagne, à Rastatt, à 20 km au sud de Karlsruhe. Les voitures destinées au marché britannique prennent le bateau à Zeebrugge à destination du port anglais de Purfleet où la distribution finale s'effectue par camions. Le voyage de 650 km entre Rastatt et

Zeebrugge est assuré par chemin de fer. Ce qui permet à B-Cargo, pour la première fois de son histoire, de transporter des Mercedes.

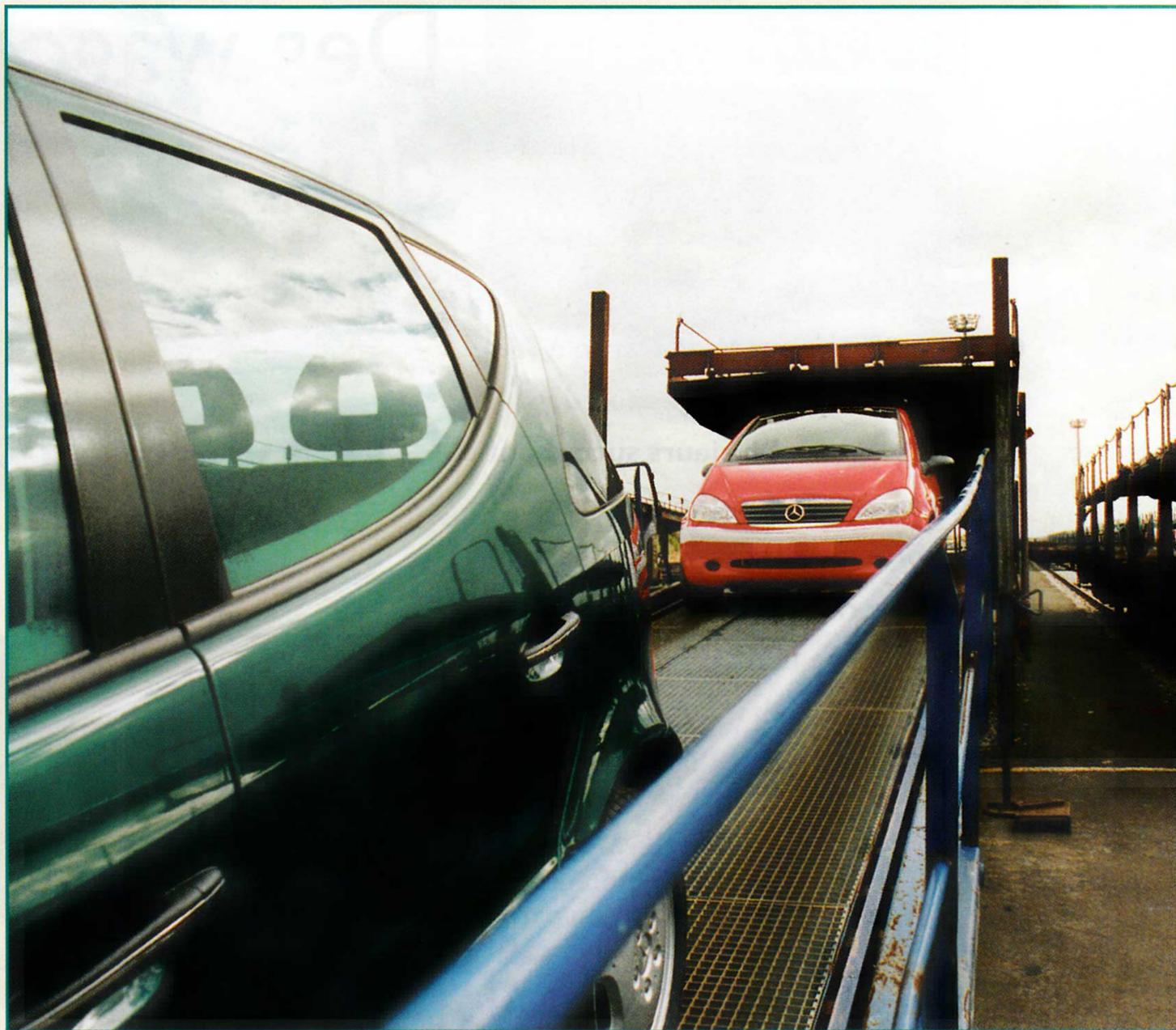
Une collaboration intense

Tony Pascolo, Product Manager industrie automobile: "En Allemagne, le groupe Daimler-Benz utilise depuis

longtemps le train pour transporter des voitures, notamment sur la ligne Stuttgart-Bremerhaven. Ce mode de transport ayant été choisi pour rejoindre Zeebrugge, B-Cargo est étroitement impliqué dans le transport. Ce projet a pu être mis au point grâce à une intense collaboration entre toutes les parties concernées : le propriétaire de wagons privés allemand ATG, le transporteur maritime Cobelfret, le chargeur Sea-Ro et, bien entendu, B-Cargo. Les premiers préparatifs ont eu lieu au début de l'année. Atouts principaux qui expliquent que ce contrat est allé au rail : la qualité garantie (transport sans dommage, livraison JIT), le coût et la souplesse de toute la chaîne logistique."

Transport d'essai

Le 6 juillet 1998, un transport d'essai a été organisé. Cinq wagons à double étage, avec chacun 10 Mercedes Classe A à bord, sont partis de Rastatt et ont atteint Zeebrugge. Ce transport a été suivi de près jusqu'à l'arrivée par le Centre de Service de B-Cargo à Zeebrugge, en collaboration avec ceux d'Anvers DS et de Gent-Zeehaven et DB Cargo. "Ce transport d'essai nous a permis de montrer à Daimler-Benz les atouts qualitatifs du rail et notre attitude orientée vers le client", explique Patrick Schiettecatte, manager du



Centre de Service de Zeebrugge. A l'arrivée de ce train d'essai, un contrôle de qualité a été effectué sur place, par Daimler-Benz Allemagne, et Grande-Bretagne, ainsi que par notre Centre de Service. Un test que nous avons franchi sans faute, comme l'a indiqué le client."

17.000 voitures par an

Depuis le succès de ce transport expérimental, 150 wagons chargés de Mercedes Classe A ont déjà effectué, en août et septembre 1998, le trajet Rastatt-Zeebrugge, à titre de trafic diffus. Tony Pascolo : "Les voitures sont chargées dans l'usine même sur les wagons à étage d'ATG. Le train part de Rastatt le

jour A à 17h et arrive le jour C à Zeebrugge avant midi. Là, les voitures sont déchargées du train puis contrôlées par des représentants de Sea-Ro. Jusqu'à Zeebrugge, c'est Mercedes Allemagne qui est responsable du transport, ensuite, Mercedes Grande-Bretagne prend le relais. L'objectif est d'organiser, dès cette année, deux trains complets par semaine. Au total, nous prévoyons un volume annuel potentiel de 1.700 wagons. Ce qui représente 17.000 Mercedes Classe A. B-Cargo avait déjà une excellente réputation dans le transport de voitures et est particulièrement fier de pouvoir compter Mercedes parmi ses clients." □



Les premiers succès

d'une stratégie

à long terme

Ces dernières années, B-Cargo a fortement rationalisé la gestion de son parc de wagons. Plusieurs succès ont été enregistrés dans ce domaine. Et de nombreux investissements ont été réalisés pour moderniser le parc. Ceci, pour répondre le mieux possible aux besoins des clients, aujourd'hui et à plus long terme.

Le service B-Cargo Wagons se spécialise dans la gestion commerciale à long terme du parc de matériels roulants. L'objectif est de permettre à B-Cargo de disposer des bons wagons, c'est-à-dire ceux qui pourront être les plus utiles à ses clients. "Nous procédons en permanence à une analyse des besoins de nos clients pour déterminer les types et le nombre de wagons qui seront nécessaires à moyen et long terme", souligne Paul Debacker, conseiller commercial de ce service. "Tout notre travail est donc de sentir au mieux l'évolution des marchés".

Une gestion plus fine

"Ces douze derniers mois, nous avons diminué le parc de wagons affectés aux besoins de B-Cargo de 10 % pour arriver à 12.000 wagons environ", continue Paul Debacker. "Nous avons éliminé le matériel devenu obsolète et donné en location des wagons qui ne nous étaient plus utiles". Cette

Des wagons qui répondent aux besoins du marché





mesure s'inscrit dans le contexte de la rationalisation des activités du transporteur ferroviaire afin de faire baisser les coûts opérationnels. "D'ailleurs, alors que nous réduisons notre flotte, nous avons réussi à augmenter le chargement des wagons réseau de 14 %. La rotation est passée de 3,2 à 4 transports par mois et par wagon entre 1997 et 1998, soit une augmentation de 25 %". Des chiffres qui traduisent une meilleure efficacité de la gestion des wagons mais qui reflètent aussi d'importants succès commerciaux.

Coopérations

Toujours dans l'idée d'améliorer la gestion du parc, après l'accord avec Nordwagon, B-Cargo a signé une nouvelle convention de partenariat avec Transengrais. Cet accord prévoit l'exploitation commune des wagons destinés au transport d'engrais. Le pool est constitué des matériels de B-Cargo, France-Wagon et Ermewa-Sati. Après quelques mois d'exploitation, cette synergie a déjà donné des résultats très positifs. Les wagons qui sont gérés par ce pool connaissent un excellent taux de rotation.



Importants investissements

Depuis quelques mois, B-Cargo a initié le plus gros programme d'achat de matériel depuis 1975. "Nous avons une réelle volonté d'investir dans des wagons destinés à des marchés porteurs". Plus de 1.600 wagons sont commandés, livrés ou en cours de procédure d'achat:

- porte-coils fermés (Shimms): 200 wagons construits par Costaferröviaria, 450 wagons construits par les ateliers de la SNCB. Les wagons de Costaferröviaria ont déjà été livrés, tout comme

- une partie du matériel commandé aux ateliers de la SNCB. Le reste arrivera d'ici à juin 2000. Les porte-coils fermés répondent à un besoin précis de l'industrie sidérurgique qui souhaite protéger parfaitement certains de ses produits pendant le transport. Il s'agit de tôles décapées ou revêtues de grande qualité, en général destinées aux usines d'assemblage automobile.
- porte-conteneurs à deux essieux (Lgnss): 100 unités.
- porte-conteneurs à quatre essieux (Sgnss): 500 unités.
- porte-coils ouverts





- porte-coils: transformation de 50 Taems (wagons tombe-reaux) en wagons porte-coils.

D'autres travaux sont également programmés.

- charbon (Fals 1000 F5/F7): remise en service de 400 wagons après reconstruction de la caisse (fin prévue en décembre 1999).
- transport de palettes (Rils): montage du système Easy Clamp sur 100 wagons. Ce système breveté par la SNCB facilite le calage de charges palettisées et évite notamment de devoir utiliser les fastidieuses cales en bois.
- wagons-trémies (1004 D1): rénovation complète de 400 wagons, avec un nouveau système de toiture et de commande de toiture. Ces wagons sont destinés au transport d'engrais et de chaux. Les travaux seront terminés en 2001.

Des wagons qui répondent aux besoins du marché

(Shmmns): 500 unités.

- transport de concentré de zinc (Talns): 55 wagons.

Les wagons des quatre dernières catégories devraient être livrés à partir de 2000.

Transformations

Les wagons ont une longue durée de vie, environ 25 ans. Mais entre leur construction et leur déclassement, les conditions de transport évoluent souvent, de nouveaux produits apparaissent ou les spécifications techniques changent. Là aussi, B-Cargo entend s'adapter aux besoins de ses clients en procédant à des rénovations parfois importantes de ses wagons. Rénovations qui per-

mettent également une utilisation plus économique des matériels.

- transport de ferrailles (Fas): transformation de 130 wagons tombereaux (Eaos) dont 90 par les Ateliers de Joigny. Montage d'une nouvelle caisse plus résistante et d'un plancher métallique.
- porte-coils fermés (Shimmns): les berceaux de 571 wagons ont reçu un revêtement en multiplex pour assurer une protection optimale des rouleaux d'acier. Ces travaux étaient répartis sur trois ans et se terminent en 1998.
- charbon (Falns 1000 F9): 500 wagons reçoivent une nouvelle caisse. Fin des livraisons prévue en 2000.
- porte-conteneurs (Lgs): modernisation de 200 wagons. Enlèvement du plancher et des guides latéraux de calage et pose de chevilles de calage (travaux terminés).



WAGONS

- porte-conteneurs (Sgmmns): montage de roues VMS sur 150 wagons loués à Intercontainer/Interfrigo. B-Cargo est la première entreprise ferroviaire à monter ces roues toutes nouvelles conçues pour les lignes alpines, qui résistent beaucoup mieux aux contraintes énormes subies en montagne en raison des freinages intensifs. Ceci éliminera les risques de bris de roues qui retardaient trop souvent les convois.

Prises en location

Une gestion rigoureuse impose dans certains cas de prendre des wagons en location. Ceci, afin de disposer rapidement d'un matériel spécialisé. Actuellement, B-Cargo utilise 1.400 wagons loués à des tiers. En 1998, plusieurs nouveaux contrats ont été signés:

- porte-conteneurs à 4 essieux (Sgnss): 100 wagons pour développer le transport combiné.

- minerais de fer (Fals): 165 wagons loués en raison de la reprise des activités de Duferco-Clabecq et du ferrailage des wagons privés de Cockerill à Charleroi.

- transport de sable (Tappns): 20 wagons-trémies dernier cri.

Location de wagons

Depuis 1995, B-Cargo a mis au point un plan de promotion des locations à terme des wagons excédentaires. "En trois ans, nous sommes passés



de 800 à 1.900 wagons loués et nous savons déjà que nous en louerons 2.400 en 1999", explique Paul Debacker. "Dans le même temps, le nombre des marchés que nous desservons est passé de quatre à dix pays. En fait, nous pouvons compter sur la collaboration de nos agences à l'étranger pour développer cette activité, notamment l'agence de Cologne, où Jean-Marie Niessen a noué des contacts fructueux en Allemagne, en Autriche et en Pologne. Résultat, nous nous profilons désormais comme de réels loueurs de wagons internationaux. Ce qui est plutôt rare pour un réseau mais qui entre parfaitement dans notre programme de rationalisation". □

19 et 20 septembre 1998: les fêtes portuaires de Gand

2.500 visiteurs ont découvert la gare de Gent-Zeehaven

A l'occasion des fêtes portuaires organisées par le port de Gand, la gare de Gent-Zeehaven a ouvert ses portes au grand public les samedi et dimanche 19 et 20 septembre 1998. Frans Govaert, responsable du centre de services Gent-Zeehaven : "Près

de 2.500 personnes ont découvert nos différents modèles de wagons de marchandises, ont visité le poste de manoeuvre et l'aire de rangement en fonctionnement et ont appris à mieux connaître nos services grâce à un diaporama. Des navettes reliaient les fêtes portuaires proprement dites au quai 20 avec l'événement ferroviaire à la gare. Là, une locomotive à vapeur était exposée pour donner un caractère spectaculaire à l'opération. De plus, on pouvait gagner un voyage à Londres en Eurostar à l'occasion d'un concours organisé par le département Voyageurs de la SNCB. L'objectif de ce week-end portes-ouvertes n'était pas tellement de générer de nouvelles affaires mais surtout, de faire mieux connaître au grand public les activités de B-Cargo. Les journées portuaires de Gand sont une réelle fête populaire et grâce à elles, nous sommes certains d'avoir atteint notre but."



23 et 24 septembre 1998 : Mainport 98 à Anvers

PREMIERE ÉDITION D'UN SALON RÉSERVÉ AU TRANSPORT

Le mercredi 23 et le jeudi 24 septembre 1998, Mainport, un salon spécialisé dans le transport, a été organisé pour la première fois, à l'hôtel Hilton d'Anvers.

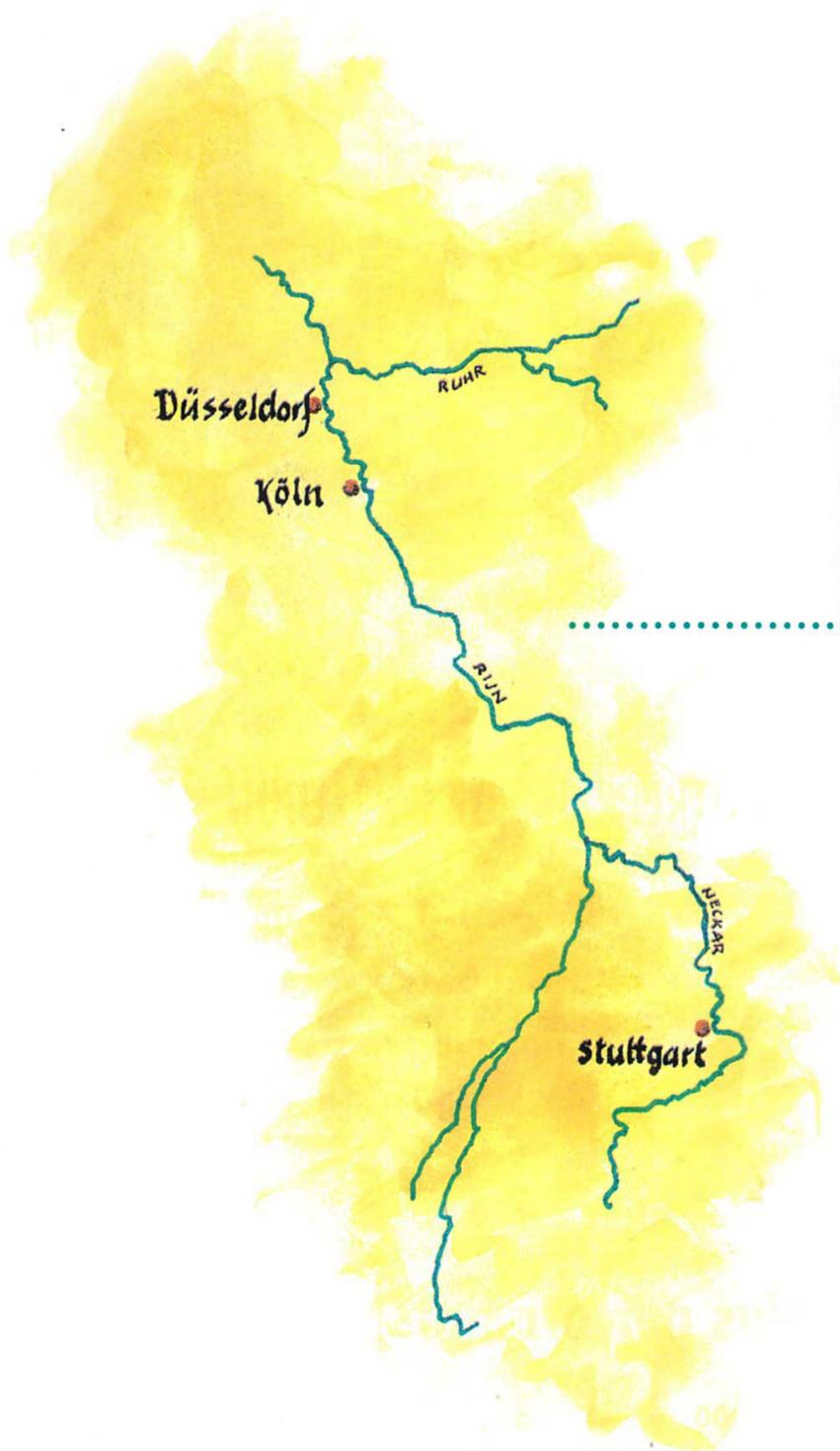
B-Cargo et Inter Ferry Boats étaient présents. Odi Mets, déléguée commerciale de B-Cargo : "Ce salon est consacré à tous les modes de transport qui desservent le port d'Anvers. Dans cette perspective, B-Cargo ne pouvait manquer d'être présent. Parmi les autres participants, des représentants du monde maritime, des expéditeurs et des opérateurs ferroviaires. Le salon

était accessible sur invitation uniquement. Au total, environ 2.900 professionnels ont visité Mainport. B-Cargo

avait invité 200 personnes. L'objectif de notre participation : entretenir, dans un cadre informel, nos relations

avec les expéditeurs, les manutentionnaires et l'industrie et nouer de nouveaux contacts."





De 11 au 13 février 1998:
EuroCargo Düsseldorf

DES CONTACTS AVEC LES CLIENTS DE L'INDUSTRIE DE L'ACIER ET DU CHARBON

Chaque année, le salon EuroCargo, spécialisé en logistique et en transport, a lieu alternativement à Düsseldorf et à Stuttgart. L'édition 1998 s'est déroulée du 11 au 13 février 1998 à Düsseldorf. "EuroCargo est un salon international qui reste orienté sur le marché allemand", explique Ernst Van der Stock, responsable de B-Cargo Cologne. En plus des sociétés de transport et des carriers, beaucoup de sociétés de logiciels étaient également présentes avec

des applications logistiques. Le stand de B-Cargo, qui présentait entre autres RailEdi, a surtout accueilli des clients de l'acier et du charbon des régions du Rhin et de la Ruhr. L'année prochaine, B-Cargo assistera également au salon européen Transport '99 à Munich.

Du 1er au 3 décembre 1998:
Intermodal Rotterdam

Tout sur le transport combiné

Le salon Intermodal, qui s'est tenu à Rotterdam du 1er au 3 décembre 1998, est un rendez-vous de première importance pour tous les acteurs du transport combiné. On y retrouve donc des délégués des transporteurs routiers, maritimes, fluviaux et ferroviaires, ainsi que des spécialistes de la logistique. Originalité de ce salon: en plus des stands (parmi lesquels celui de B-Cargo), plusieurs ateliers sont organisés. Ils traitent de plusieurs thèmes: les opérations intermodales, les équipements, le transport frigorifique, la mondialisation de la logistique, les produits chimiques, la politique européenne, etc. "Un salon très important pour nous", explique Eric Peetermans, responsable du transport intermodal chez B-Cargo. "Nous y participons chaque année."



Au fil des années, le Salon Initiatives Liège confirme son succès. Comme d'habitude, au mois d'octobre dernier, B-Cargo a participé à cet événement qui réunit énormément d'entreprises de la région. "Pour nous, c'est l'occasion de rencontrer nos clients dans un contexte plus décontracté", assure Albert Collin, responsable de l'antenne liégeoise de B-Cargo. "Nous pouvons leur montrer à tête reposée tous les services que nous pouvons leur proposer. Nous en profitons pour être particulièrement à l'écoute de tous leurs besoins. Ils sont en effet nombreux à saisir l'occasion pour nous faire part de leurs demandes ou de leurs remarques. Ce



Du 15 au 17 octobre 1998: Initiatives Liège

LE RENDEZ-VOUS DES ENTREPRISES DE LA RÉGION

salon débouche donc fréquemment sur l'ouverture de nouveaux dossiers." Si B-Cargo Liège entend

approfondir au salon ses relations avec ses clients existants, les clients potentiels ne sont pas pour autant

délaissés. "Et nous profitons du passage d'un public relativement large pour lui présenter nos activités."

Du 17 au 20 mars 1998: la SITL

Présentation des services les plus performants de B-Cargo

C'est du 17 au 20 mars 1998 qu'a eu lieu la 15^{ème} Semaine Internationale du Transport et de la Logistique (SITL) à Paris. "Avec 650 exposants et 24.000 visiteurs professionnels, la SITL est le plus grand salon de transport et de logistique d'Europe", explique Michel Marteau, représentant commercial à Paris, qui a accueilli sur son stand

près de 200 clients et prospects. "Avec des produits comme Edicargo ou la lettre de voiture électronique, B-Cargo montre sa modernité en jouant un rôle de précurseur en matière d'intégration informatique en Europe. Pour Michel Marteau, "La déclinaison de B-Cargo s'articule désormais davantage autour de partenariats judicieux entre modes

grâce notamment aux plates-formes multifonctionnelles belges en plein essor. La participation de B-Cargo à des événements comme la SITL est essentielle pour le développement de nos activités internationales. Car l'importance des groupes français fait qu'ils maîtrisent ou génèrent de plus en plus de flux de trafic de Belgique vers bien d'autres pays que la France."



Euro et an 2000: dans les temps

Deux deadlines importantes pour l'économie internationale se rapprochent à toute vitesse.

Le 1er janvier 1999, l'euro deviendra un moyen de paiement officiel dans onze pays européens. Et un an plus tard, surgira le problème du changement de millénaire. B-Cargo a résolu à temps ces deux questions. C'est un élément important pour son service global envers ses clients.

Disposer d'une monnaie unique stable, c'est l'un des avantages les plus importants de l'unification européenne. Le 1er janvier 1999, cette monnaie unique entrera en vigueur. A ce moment-là, l'euro deviendra un moyen de paiement légal. Un an plus tard, une deuxième deadline, d'un genre très différent celle-là, attend les informaticiens. A l'époque héroïque, pour économiser la mémoire très coûteuse des ordinateurs, on calculait les années avec deux chiffres seulement. En 2000 ("00"), de nombreux systèmes risquent de se crasher. "Pour toutes les entreprises, ces deux événements constituent des défis de première importance", souligne Roger Galerin, des Services Généraux de B-Cargo. "Il n'en va pas autrement pour nous. Aujourd'hui, nous pouvons affirmer à nos clients que ces deux problèmes ont été résolus, grâce à un travail de préparation intense réalisé par nos spécialistes internes."

Passage en souplesse à l'euro

Les premiers préparatifs du passage à l'euro ont commencé il y a deux ans déjà. "L'introduction de l'euro le 1er janvier 1999 a de nombreuses conséquences pour les clients de B-Cargo", explique Jacques Balant, de Clearing & Facturation à B-Cargo.

Membre du groupe de travail Euro de la SNCB, il a participé étroitement à la préparation de la monnaie unique. "Les chefs de marché rencontreront peu de difficultés dans leurs contacts avec les clients, pour les demandes de prix ou les contrats par exemple. Aujourd'hui déjà, ils ont toute liberté de travailler en devises étrangères, souvent en DM. Ainsi, pour les clients du secteur automobile par exemple, nous travaillons depuis longtemps déjà en ECU, via le tarif CIA 8620.

Pour l'affrètement aussi, on utilise depuis un certain temps des devises étrangères en plus du franc belge. Dans ces domaines, le passage à l'euro s'effectuera sans problème."

Surtout la facturation

Selon Jacques Balant, le plus grand changement se remarquera surtout dans la facturation. "Jusqu'à présent, pour des raisons légales, les factures devaient être rédigées en BEF, même si les clients pouvaient payer en devises étrangères grâce à un calcul à part basé sur l'annexe d'affrètement. Dès le 1er janvier prochain, le montant total de la facture sera

exprimé en BEF et en euros. Les clients pourront donc choisir de payer en BEF via la formule de virement de B-Cargo ou en euros avec les documents de leur banque. Nous pensons que les grands clients de l'industrie automobile, de la sidérurgie et de la chimie - qui travaillent déjà en ECU aujourd'hui - opteront principalement pour l'euro. Pour la facturation électronique, l'euro sera utilisé également comme monnaie de référence à partir du 1er janvier. Et dès le 1er janvier 2001, tous les services ferroviaires, y compris donc B-Cargo, n'utiliseront plus que l'euro. Cependant, nous serons obligés par la loi de continuer à communiquer nos prix en BEF pendant une petite année."

3, 2, 1, ... 2000

Le service Informatique est également occupé depuis deux ans à adapter les programmes pour le changement de millénaire. "Ce que l'on appelle le problème Y2K a un impact sur pas moins de 530 éléments au sein de la SNCB. Cet aspect est pris en charge par le service informatique de l'entreprise ferroviaire. Cela va de choses simples comme les horloges des gares jusqu'aux systèmes de gestion et aux applications les plus complexes. Une dizaine d'informaticiens se chargent de vérifier tous les programmes et de les adapter pour pouvoir franchir le cap de l'An 2000 sans mauvaise surprise", affirme Philippe Gengoux, du centre de service Informatique de B-Cargo. "Pour les clients de B-Cargo plus particulièrement, peu de problèmes se posent. Ainsi, le programme EdiCargo est déjà presque compatible avec l'An 2000, tout comme le programme RailEdi." □

L'évolution, toujours changeante, du marché a montré, en 1998, que B-Cargo ne peut se battre uniquement qu'en se tenant entièrement au service du client.

Nous avons opéré un profond changement de structure afin de répondre, d'une manière créative, à chaque besoin de transport.

C'est en mon nom et celui de tous mes collaborateurs que je vous souhaite une année 1999 faite de succès dans tous les domaines.

P. Struman

L'équipe B-Cargo enthousiaste est prête pour relever ce défi avec vous et le prouver entièrement en 1999.

