

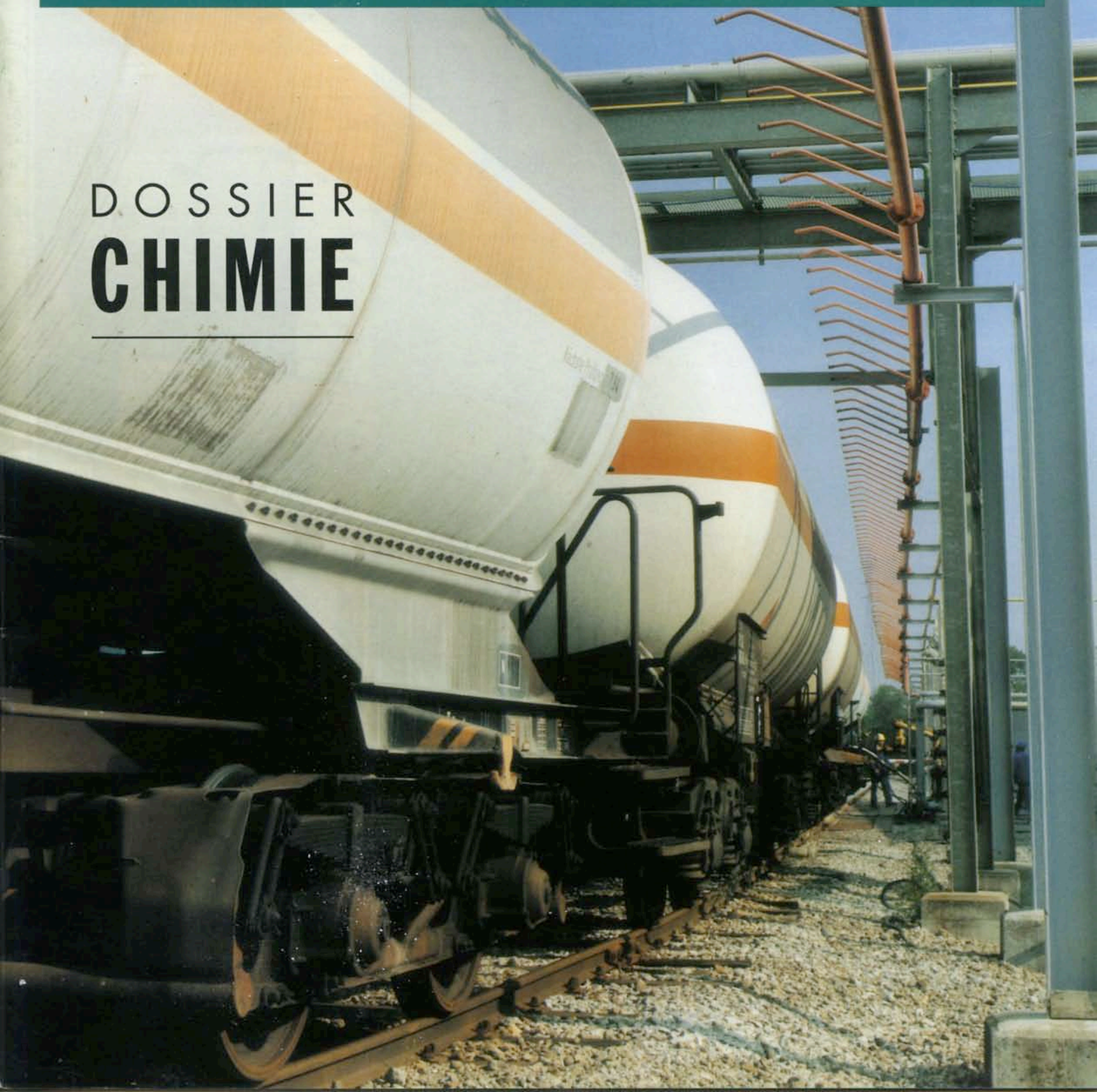


**B**  
C A R G O

*News*  
3/91  
Trimestriel

DOSSIER  
**CHIMIE**

---





B-Cargo News est le bulletin trimestriel de contact des chemins de fer belges avec leur clientèle marchandises, édité par le service des Relations Extérieures pour B-Cargo.

Editeur responsable:  
W. Van Gestel - Bruxelles

Rédaction:  
Rue de France 85  
1070 Bruxelles  
Tél. 02/525 36 35 - 525 26 74  
Téléfax 02/525 40 45  
Télex 20 424

Photos:  
SNCB

## A votre service: B-CARGO

### • service central

1000 Bruxelles  
Rue Ravenstein 60 bte 24  
Télex 25 035  
Téléfax 02/525 46 05

### • dans les districts

**1000 Bruxelles**  
Boulevard Ad. Max 142  
Tél. 02/219 00 40  
Télex 20 599

**9000 Gand**  
Koningin Maria Hendrikaplein 2  
Tél. 091/22 71 00 - 21 99 58  
Télex 12 963

**8000 Bruges**  
Stationsplein 2  
Tél. 050/38 39 97

**8500 Courtrai**  
Stationsplein 7  
Tél. 056/22 00 49

**2000 Anvers**  
Century Center, 7<sup>e</sup> verdieping  
De Keyserlei 58-60 b19  
Tél. 03/233 23 17 - 233 23 25  
Télex 31 814

**3500 Hasselt**  
Stationsplein 4  
Tél. 011/22 32 65

**4000 Liège**  
Bd. de la Sauvenière 87  
Tél. 041/23 17 13 - 23 63 13  
Télex 42 655

**6700 Arlon**  
Avenue de la Gare 61  
Tél. 063/22 41 15

**5000 Namur**  
Rue Borgnet 7  
Tél. 081/22 30 84

**6000 Charleroi**  
Quai de la Gare du Sud 1  
Tél. 071/43 01 73  
Télex 51 599

**7000 Mons**  
Square F. Roosevelt 14  
Tél. 065/33 59 79

# SOMMAIRE

- 3 **B-CARGO:** une nouvelle approche présentée par Louis Devillers.

---

- 5 **Plan décennal:** l'an 2000 à l'horizon.

---

- 7 **Dossier Chimie:**
  - 7 **Le train et la chimie:** un couple idéal.
  - 9 **BASF et BP:** haute fréquence à Anvers.
  - 11 **Tessengerlo:** de féconds entrepreneurs.
  - 13 **Solvay:** sécurité et performances.
  - 15 **Le rail:** priorité à la sécurité.
  - 17 **VTG:** des wagons sur mesure.

---

- 19 **Cologne:** une équipe de vente.

---

- 20 **Gand-Maritime:** comme un poisson dans l'eau.

---

- 22 **Botzelaer - Gemmenich,** seconde jeunesse d'un tunnel centenaire.

---

- 23 **ABX Transport:** potentiel commercial renforcé.

Notre magazine change de nom. S'il s'appelle aujourd'hui **B-CARGO NEWS**, c'est pour mieux s'identifier à l'entreprise dont il vous présente les offres et les réalisations.

**B-CARGO NEWS** n'entend pas rompre avec le passé. De même que **B-CARGO** s'appuie sur le know-how, l'expérience d'un service qui a progressé continuellement, le magazine suit sa ligne et la développera avec le service dont il vous parle.

L'avenir est plus que jamais profilé dans un concept de service. Et cela transparaîtra dans nos pages. Une équipe est groupée sous le nom **B-CARGO** pour apporter des solutions performantes à vos problèmes de transport. Son dynamisme et son inventivité, Louis Devillers en parle dans les pages de cette édition. Et nous y reviendrons régulièrement, pour vous donner les dernières "news" de **B-CARGO**.







# une équipe au service des clients

En juillet dernier, le Conseil d'administration de la SNCB a été renouvelé. Ce renouvellement s'inscrivait dans la ligne des modifications prévues par la loi de réforme des entreprises publiques.

Le Conseil se compose maintenant de 12 membres "ordinaires" et de 5 administrateurs-directeurs.

Depuis le 1er août, le département Marketing-Ventes a été restructuré et scindé en deux nouvelles entités. L'une, dirigée par Leo Pardon, s'occupe du transport des voyageurs.

L'autre, baptisée **B-CARGO**, se consacre au marché des marchandises. Ce département est dirigé par Louis Devillers, précédemment directeur du district sud-est, et autrefois chef de marché dans l'ancienne Direction commerciale. C'est lui qui nous explique la philosophie et la place de **B-CARGO** dans le chemin de fer belge des années 90.



L. Devillers

**L. Devillers:** **B-CARGO** est l'appellation sous laquelle nous parlerons désormais du service des marchandises. C'est le nom d'une entreprise, c'est-à-dire d'une équipe de femmes et d'hommes qui mettent tout en oeuvre pour servir leurs clients.

*B-Cargo News: Une nouvelle entreprise ?*

**L. Devillers:** La SNCB est une entreprise. Et elle entend se comporter com-

me telle. Pour faire face aux défis du marché unique européen et de la croissance de la mobilité, elle adopte résolument une démarche dynamique, axée sur le marché. Mais elle travaille sur des marchés divers: voyageurs, marchandises...

Les clients doivent nécessairement être abordés en fonction des spécificités du secteur où ils travaillent. Il est donc indispensable de définir une identité d'entreprise de transport de fret, sans pour cela quitter la SNCB.



## B-Cargo: une équipe au service des clients

**B-Cargo News:** *Votre but est donc de mieux profiler le secteur marchandises?*

**L. Devillers:** Exactement. Nous voulons prioritairement personnaliser davantage le contact avec nos clients. Prestataire de transports, le chemin de fer doit offrir un visage, bien connu de tous ceux qui font appel à lui. Et de ceux qui le feront tôt ou tard. Ce visage, c'est l'équipe de **B-CARGO**, groupée sous un nom distinct, moderne, évocateur.

**B-Cargo News:** *Comment ce secteur se situe-t-il au sein de l'entreprise publique ?*

**L. Devillers:** Il faut se souvenir que le chemin de fer s'articule autour de deux pôles importants. D'une part, il y a l'équipement, de l'autre, la commercialisation. Et les deux sont interactifs.

Infrastructure performante, matériel roulant adéquat, équipements plus ou moins sophistiqués: c'est le cadre technique qui nous permet de réaliser les meilleures prestations de transport. Le plan décennal d'investissements scellé par une convention conclue avec l'Etat vise essentiellement la modernisation de ce cadre.

Vient se superposer à cet important décor un cadre humain, qui tire de la technique un maximum d'efficacité et apporte la valeur ajoutée d'un service personnalisé.

Tout cela constitue le "grand chemin de fer", aux activités multiples. **B-CARGO** se situe - si j'ose dire - en façade de ce vaste immeuble, là où l'expéditeur de marchandises établit le contact avec son transporteur.

**B-Cargo News:** *Vous avez dit "interactif"...*

**L. Devillers:** Le service reçu doit correspondre au service vendu. Pour nos clients du service intérieur, qui comptent bien entendu sur notre rapidité. Et pour notre clientèle du trafic international, parce que l'avenir est prometteur

sur ce plan. Nous devons donc mettre en place - et le plan d'investissements le prévoit - un outil qui présente des atouts à cet égard. Le transport intermodal est aussi un créneau important de développement. Nous y avons également des projets précis. L'outil étant adéquat, **B-CARGO** a de bonnes cartes en mains pour servir la clientèle.

A l'inverse, l'équipement doit s'adapter aux besoins qui se font jour sur le marché. Les expéditeurs attendent de nous souplesse, rapidité, fiabilité. En observant le marché et en précisant ses exigences en constante évolution, nous pouvons certainement aménager l'outil comme le font nos concurrents, pour améliorer toujours notre compétitivité.

**B-Cargo News:** *B-CARGO se positionne donc sur tous les fronts ?*

**L. Devillers:** Une entreprise moderne connaît ses limites, ses points forts, les spécificités qui lui donnent des avantages dans le contexte concurrentiel. C'est notre cas.

L'important est de bien transporter, à la satisfaction de nos clients, à un prix qui assure un bénéfice normal. Cela suppose une certaine sélectivité et un regard prospectif sur le marché.

Là où nous sommes les plus performants, nous devons être les premiers. Dans les autres cas, nous devons adapter notre offre si cela nous ouvre des perspectives; ou pratiquer une réelle sélectivité. Dans cette perspective, il faudra tenir compte de nos propres spécificités et intégrer aussi les exigences qui se font jour, avec de plus en plus d'acuité, en matière d'environnement et de préservation de la qualité de la vie.

**B-Cargo News:** *La sélectivité ne vous conduit-elle pas à resserrer votre horizon ?*

**L. Devillers:** Au contraire. Notre offre est en constante mutation. Depuis quelques années, de nouveaux produits - de grande qualité - améliorent notre position sur des axes géographiques déterminés en même temps que dans des

secteurs industriels qui avaient tendance à nous bouder. Ce que nous avons ainsi mis en place élargit notre horizon plutôt que de le restreindre. Nous avons aussi enrichi la gamme des services qui complètent idéalement la prestation de transport proprement dite. Et nous avons accompli de réels progrès dans le dialogue avec notre clientèle. C'est tout le contraire d'une stratégie de repli.

Nous voulons, en continuant dans cette ligne, acquérir des transports rentables, qui seront assurés à la satisfaction totale de nos clients. Autrement dit proposer un service de haute qualité à des prix compétitifs. C'est de cette manière que nous pourrions apparaître comme des partenaires à part entière chez nos clients et gagner la confiance des professionnels dans des segments où notre présence doit encore être assise. Nous serons mesurés à l'aune de nos performances !

**B-Cargo News:** *B-CARGO n'est donc pas une nouveauté...*

**L. Devillers:** **B-CARGO** était en filigrane dans toutes les actions entreprises jusqu'ici. Les résultats acquis montrent que les choix étaient bons et qu'il faut poursuivre l'effort. La démarche commerciale doit encore s'intensifier. Il faut, de plus, solliciter constamment la créativité de l'équipe. Et surtout affiner, enrichir, personnaliser toujours plus le service offert.

**B-Cargo News:** *Peut-on définir B-CARGO en une phrase ?*

**L. Devillers:** Une phrase toute simple, oui: **B-CARGO**, c'est une équipe au service des clients.



# Plan décennal 1991-2000

## 37 milliards d'investissements pour le réseau marchandises

S'il trouve dans les médias moins d'échos que le projet TGV ou les efforts en faveur du réseau voyageurs, le transport ferroviaire de marchandises bénéficiera toutefois d'importants investissements dans les dix années à venir. Partant du plan d'avenir STAR 21, et s'appuyant sur les perspectives de croissance du marché, la SNCB va en 10 ans investir 37 milliards au profit du transport de fret. Un coup d'oeil sur ce programme.

Les experts estiment que le marché européen enregistrera au cours de la décennie une croissance moyenne de 2,5 % l'an. Même si **B-CARGO** n'augmenterait pas ses parts de marché, la SNCB devrait prévoir une extension et une amélioration de sa capacité de transport de marchandises. C'est un fait économique. Vient s'y superposer la philosophie du plan STAR 21, qui conduit à puiser 37 milliards en faveur des marchandises dans l'enveloppe globale d'investissements de 176,5 milliards.



Les propositions de la SNCB, examinées tant par le gouvernement que par les exécutifs régionaux, visent trois buts essentiels. Sauvegarder et moderniser le réseau ferroviaire belge. Accroître la qualité de l'offre et du service aux voyageurs afin d'acquérir une clientèle toujours plus nombreuse. Moderniser tout le réseau marchandises et ses infrastructures terminales pour absorber la croissance du trafic.

### Un réseau puissant

La modernisation du réseau marchandises comprend quatre grandes caté-

gories de travaux:

- l'adaptation des grands axes en vue d'y faire circuler à 120 km/h des charges portées à 22,5 tonnes par essieu; 13,449 milliards y seront consacrés;
- des travaux dans les ports, les bassins industriels, les terminaux et les gares de formation pour un montant de 9,174 milliards;
- l'acquisition de locomotives de manoeuvre performantes: 2,638 milliards;
- l'achat ou la transformation de wagons, à concurrence de 12,082 milliards. Il s'agit d'adapter plus étroitement le parc aux besoins de la clientèle. La ventilation du montant n'est pas encore connue avec précision. Mais il est certain qu'une part significative sera consacrée à l'achat de wagons plats pour le transport de conteneurs et de caisses mobiles. La SNCB suit ainsi la tendance de la Communauté Européenne à stimuler le transport intermodal. Une commande de 200







wagons porte-autos est déjà passée. Elle a toutefois précédé l'établissement du plan décennal.

Un certain nombre de lignes du réseau belge sont exclusivement réservées au trafic marchandises. Elles ne suffisent pas à la réaliser entièrement. Aussi un réseau de base marchandises est-il dessiné et promis à la modernisation.

Parmi les grands projets qui absorbent des montants substantiels, on peut citer: la modernisation et l'électrification de l'axe Athus-Meuse; l'augmentation de la capacité de l'axe Zeebrugge-Gand; la poursuite de la modernisation de l'axe nord-sud.

La SNCB vise ici le renforcement des liaisons entre les ports et les grands bassins industriels d'une part, des lignes internationales via les points frontières vers l'Allemagne, la France et le Luxembourg (porte vers la Suisse et l'Italie) d'autre part.

Le montant total de 37,343 milliards sera consacré à des travaux spécifiques pour le trafic de fret. Il faut y ajouter le bénéfice d'investissements d'ordre plus général qui concernent notamment l'adaptation de certaines infrastructures pour que la vitesse y soit plus élevée, l'électrification de lignes ou de tronçons de lignes, l'élévation du niveau de sécurité ou l'informatisation de l'entreprise. Sur ce dernier plan, **B-CARGO** entrera dans le grand concept européen de la lettre de voiture électronique, qui épargnera aux clients temps et énergie.

## Les grands axes

Au cours des 5 à 10 prochaines années, le trafic de fret augmentera de plus de moitié entre Zeebrugge et Gand, allant de pair avec le développement de l'activité du port côtier. Renforcement de la voie, assainissement de la plate-forme et pose de voies supplémentaires permettront d'absorber l'augmentation sans nuire au trafic des voyageurs.

Une élévation de la capacité sur l'axe nord-sud s'avère également indispensable. Dans la région d'Anvers, le trafic des marchandises ira croissant en direction du sud et de l'est. Le trafic des voyageurs, avec le passage du TGV à l'horizon fin de siècle connaîtra lui aussi une certaine densification.

Le plan décennal prévoit la modernisation de l'axe via Lierre, Louvain, Ottignies et Fleurus, où le flux principal se divise en deux branches. Circulation à 120 km/h, charge admise portée à 22,5 tonnes par essieu, pose de nouvelles voies sur certains tronçons: telles sont les grandes lignes de ces travaux spécifiques.

En modernisant la ligne Dinant-Bertrix-Athus, électrification comprise, la SNCB va ouvrir un itinéraire à grande capacité vers le Grand-Duché, l'est de la France, la Suisse et l'Italie sans rupture de moyen de traction. La ligne Namur-Luxembourg se verra ainsi soulagée d'une partie importante de son trafic de marchandises; la régularité des

trains de voyageurs y gagnera. Des investissements sont également prévus sur l'axe Erquelines-Charleroi-Namur-Liège-Visé. Voie de transit entre le nord de l'Europe d'une part, la France et la Grande-Bretagne de l'autre, cette fraction de la dorsale wallonne verra sans doute passer un nombre croissant de chargements échangés notamment avec les pays de l'Est.

## Le réseau industriel

D'importants travaux seront menés dans les ports, pour accompagner les investissements annoncés par le secteur privé et maintenir, si ce n'est renforcer, la présence du rail dans ces importants carrefours du transport international.

Indépendamment du plan décennal, l'assainissement du réseau marchandises, entamé depuis quelques années, va être poursuivi. L'objectif est de réduire très sensiblement le nombre d'installations qui pèsent sur la rentabilité de l'entreprise et de mettre en place un outil parfaitement adéquat. Il ne s'agit pas seulement de fermer des installations. De nouvelles infrastructures (tels des raccordements) peuvent voir le jour à condition de répondre à des besoins suffisants et à des règles minimales de couverture des coûts.

Le plan décennal apparaît donc comme un effort complémentaire à la dynamique de développement de l'entreprise **B-CARGO**.



# Le train et l'industrie chimique

## LE COUPLE IDEAL

*Près de 100.000 emplois, 90 milliards de francs d'investissements en 1990 et un cinquième des exportations belges. Tels sont les chiffres qui peuvent résumer l'activité de l'industrie chimique l'an passé. Afin de transporter dans des conditions optimales de sécurité et de ponctualité, elle n'hésite pas à faire largement appel au chemin de fer. Tour d'horizon.*

Le train et l'industrie chimique forment un couple idéal. Les volumes importants et les matières à risque s'adaptent parfaitement au transport par rail. Près de 4,5 % des marchandises transportées par les chemins de fer belges proviennent du secteur chimique. Traduite en tonnes/kilomètres, cette part passe à 5,2%. Et les recettes reflètent bien cette réalité. L'an passé, le transport des produits chimiques a rapporté 1,16 milliard de francs aux chemins de fer, ce qui représente 8,4 % des recettes du secteur marchandises (13,7 milliards au total). Le secteur chimique a ainsi fourni 2,8 millions de tonnes de marchandises sur un total de 67 millions, et 425 millions de tonnes/kilomètres sur un total de 8,3 milliards.

Les chiffres étaient quelque peu plus élevés entre 1984 et 1989, une véritable année record. L'an passé, l'activité économique a connu un léger tassement. Certains trains de carbonate de soude des usines Solvay ont été temporairement supprimés pour des raisons d'aménagement. En même temps, une part du trafic intensif entre la Belgique et la France a décliné. Mais les résultats des six derniers mois, en ce qui concerne tant le rail que l'industrie chimique, permettent d'être optimiste: des tendances positives apparaissent.



H. Oudaert

### Les colosses européens, les ancrages belges

Dans le "top 10" de l'industrie chimique, des firmes européennes occupent les cinq premières places. Les géants allemands tiennent bien sûr le haut du pavé, BASF en tête. On trouve ensuite la multinationale américaine Dow, suivie d'une nouvelle série de firmes européennes. Pas de trace du Japon. Si l'Europe compte encore parmi les régions fortement industrialisées, c'est très certainement dans le secteur chimique. La Belgique n'est pas absente, puisque Solvay et Tessenderlo Chemie - passée maintenant dans un groupe français - sont du lot. Trois quarts des investissements et deux tiers de l'emploi sont à mettre à l'actif de filiales de colosses étrangers. C'est avant tout dans la région portuaire d'Anvers que les entreprises sont implantées.

Fin décembre 1990, le secteur employait en tout 96.189 personnes, soit 900 de plus que l'année précédente. D'importants investissements sont prévus dans les années qui viennent. BASF injectera ainsi quelque 80 milliards d'ici 1995 dans son siège anversoïse. L'enthousiasme s'est

cependant quelque peu tempéré: le tassement de la conjoncture, après avoir touché les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, atteint maintenant l'Europe. La croissance est ainsi tombée de 10,8 % - chiffre record atteint en 1989 - à 1,6 % seulement l'an dernier. Ce sont avant tout les fournitures à l'industrie automobile et au secteur de la construction qui ont subi le choc. Mais les produits finis spécifiques se portent bien. Leur volume n'est influencé que par l'augmentation du coût des matières premières et les fluctuations parfois surprenantes du marché des changes.

### Les trois quarts quittent le pays

Plus des trois quarts de la production de l'industrie chimique quittent la Belgique pour l'étranger, soit environ un cinquième du total des exportations belges. A l'intérieur des frontières européennes, les principaux clients sont l'Allemagne (28,7 %), la France (24,5 %) et les Pays-Bas (16,6 %). Des chiffres que l'on retrouve dans les destinations des chemins de fer belges. Le principal partenaire est la Deutsche Bundesbahn: il prend à lui seul un quart des transports chimiques, à l'importation et à l'exportation. La SNCF entre en ligne de compte pour 20 % et les chemins de fer hollandais pour 8 %. Mais les chemins de fer belges assurent également le transit belge des matières chimiques: quelque 313.000 tonnes entre la France et les Pays-Bas, 124.000 tonnes entre la France et l'Allemagne. Le trafic intérieur représente pour sa part quelque 332.000 tonnes (12 %).

"Pendant la première moitié de cette année, nous avons transporté 3 % de plus si nous comparons avec la période correspondante de l'année dernière" nous signale Herwig Oudaert, =>



## Le couple idéal

chef de marché Chimie et Engrais de **B-Cargo**. Cette croissance va se poursuivre maintenant que Solvay Anvers expédie du dichloréthane - un composant du PVC - en direction de Charleroi, Tavaux (France) et Millingen (Allemagne). Le contrat conclu récemment prévoit un volume de 170.000 tonnes par an. Herwig Oudaert voit l'avenir avec optimisme: "Evidemment, le transport ferroviaire profite de la saturation des routes. Les transporteurs routiers le reconnaissent d'ailleurs volontiers. Dès lors, ils cherchent à soulager les grands axes et s'adressent aux chemins de fer. La navigation peut également offrir une alternative. Dans l'industrie chimique, elle est même importante. Mais toutes les entreprises ne sont pas implantées à proximité d'une voie d'eau; la construction d'un quai et la mise en place de l'infrastructure nécessaire au déchargement nécessitent de très lourds investissements".

### Quand écologie et économie se rejoignent

Dans l'industrie chimique, la part des gaz est encore fort importante. La sécurité qu'apporte le rail convient parfaitement à leur transport. "Ce sont avant tout les produits dangereux, voire très dangereux, qui sont transportés bien plus sûrement par rail que par camion" affirme Herwig Oudaert. Et bien entendu, le secteur collabore au maintien de la sécurité du transport comme de celle de la production. Environ un quart des investissements du secteur concerne l'amélioration de la sécurité et la recherche de procédés de fabrication respectueux de l'environnement.

"C'est également important pour nous. La crédibilité de toute une branche de l'industrie est en jeu" souligne Alex Krauer, patron de la multinationale suisse Ciba-Geigy - n° 7 de la chimie mon-

diale - qui poursuit: "Pour le moment, il y a encore une contradiction évidente entre économie et écologie. Mais à long terme, l'une et l'autre se renforceront et s'épauleront mutuellement. Nous évoluons vers une croissance qualitative qui prendra également en compte l'environnement".

Herwig Oudaert constate actuellement une évolution radicale. "Les produits chlorés et certainement les très dangereux monochlorure de vinyle seront de moins en moins transportés en raison des aménagements dans la chaîne logistique du processus de production. C'est pourquoi le transport glisse vers des composants moins dangereux. La nouvelle tendance est même de remplacer les matières les plus dangereuses par d'autres, d'utiliser des ingrédients plus sûrs et des procédés qui respectent davantage l'environnement. Peu de secteurs se préoccupent autant de la sécurité et de l'environnement. Et c'est compréhensible: l'industrie chimique est toujours la première qu'on montre du doigt. Les processus chimiques sont peu connus, ce qui a tendance à renforcer l'inquiétude".

Lors de la présentation des résultats et des investissements récents, le président de la Fédération des Entreprises Chimiques de Belgique, Georges Jacobs, déclarait: "Les investissements en matière de protection de l'environnement donnent déjà des résultats mesurables et probants. L'eau de l'Escaut est plus propre à la frontière hollandaise qu'avant de pénétrer dans la zone industrielle d'Anvers. L'air est plus pur dans et aux alentours de nos grosses usines que dans nos grandes villes".

### D'importants investissements garantissent l'avenir

Réduire le transport par route et choisir un mode de transport

écologique comme le train sont deux éléments de cet important effort de protection de l'environnement. Herwig Oudaert constate ce même souci pour l'environnement dans le cadre des matières transportées: "La proportion des hydrocarbures chlorés diminue. Ils sont utilisés dans les aérosols en tant que composants de ces gaz pulsants qui détruisent la couche d'ozone. Il s'agit des CFC bien connus. On constate également une diminution lente du côté du PVC. Une alternative intéressante existe: le polyéthylène. Il est non polluant, recyclable et rend tout son potentiel énergétique lors de la combustion. De plus, la qualité est au moins aussi bonne".

Les perspectives relativement favorables pour l'avenir immédiat du secteur s'appuient sur d'importants investissements. Mais il faut d'abord attendre les retombées de la crise du Golfe. La baisse de la conjoncture précédait l'invasion du Koweït par l'Irak, mais la guerre l'a approfondie et allongée. On observe aussi attentivement les événements qui se déroulent dans les pays de l'Europe de l'Est.

On ne s'attend cependant pas à une croissance spectaculaire. Selon les prévisions de la fédération chimique, la reprise ne viendra pas avant 1992. Au vu de l'importance de l'exportation, il faut que les entreprises belges se trouvent en bonne position de concurrence. Le fait que le chemin de fer continue à progresser dans un contexte de marché fort fluctuant démontre à nouveau que l'industrie chimique et le train forment un couple idéal.



# BASF et BP Anvers

## DES VOIES FORT FREQUENTEES

*Les voies qui passent entre les usines chimiques de la zone portuaire d'Anvers et la gare de formation sont fort fréquentées. Elles mènent entre autres à BASF et BP. Une visite.*

L'industrie chimique ne connaît pas de frontières. Dans la zone portuaire d'Anvers, on trouve quelques filiales importantes de très grands groupes. Annuellement, elles absorbent des millions de tonnes de matières premières, les transforment et envoient des produits finis et semi-finis aux quatre coins du monde. BASF est la plus importante d'entre elles. Un coup d'oeil sur une carte du monde montre qu'elle possède des sièges dans 35 pays, du Japon à la Corée du Sud en passant par la Turquie, le Brésil et le Texas.

Mais il ne faut pas chercher la "Badische Anilin- und Soda-Fabrik" dans les seules contrées exotiques. Depuis près d'un quart de siècle, BASF a un siège à l'extrême nord du port d'Anvers. L'an passé, 7.692.371 tonnes de matières y ont pénétré et en sont sorties. Initialement, moins de dix pour cent du volume se retrouvaient sur les rails. Mais cette part a été compressée en 1989 des suites de l'explosion d'une usine d'oxyde d'éthylène. De plus, la vente des engrais chimiques a baissé. Et quelques trains prévus pour la France n'ont pas pris le départ. La part du rail s'est donc fixée à 9,2 %.

### Une perle technologique de grand format

"Mais les perspectives semblent bonnes" signale Jean Kennis, responsable du service expédition de BASF Anvers. Les investissements qui ont été récemment décidés expliquent cet optimisme. Un plan quinquennal prévoit 80 milliards de nos francs



pour l'extension du "village" BASF. Les 3.639 travailleurs actuels verront ainsi arriver 500 nouveaux collègues. Plus de 1.700 travailleurs d'autres entreprises sont actuellement occupés à la réalisation des nouvelles installations. La reconstruction de l'usine détruite d'oxyde d'éthylène avance bien. Une usine d'ammoniaque est prête à fonctionner. Il s'agit d'une perle technologique de grand format. C'est à haute pression constante que se déroule la synthèse de l'azote et de l'oxygène, ce qui produit l'ammoniaque. Malgré cela, l'installation pourra travailler sans interruption pendant cinq ans.

Cette fabrique d'ammoniaque, la plus importante au monde, fera augmenter le trafic ferroviaire. La capacité record ne concerne pas la seule production d'ammoniaque. On peut en extraire, entre autre, du caprolactam, un produit de base pour les nylons et les plastiques. D'autres produits, comme certains engrais ou des matières auxiliaires pour les textiles, proviennent également de produits ammoniacés. Cette augmentation de capacité et tous les sous-produits qui en découleront feront que, rapidement, les voies devront supporter de plus

lourdes charges. Un nouveau terminal pour éthylène prend forme.

Selon des statistiques de 1983, les 600 hectares du domaine de BASF étaient sillonnés par 33,8 kilomètres de voies. "Depuis lors, elles sont passées à 39,6 kilomètres" précise Jean Kennis. "Et à cause de nos nouvelles usines, qui seront toutes raccordées, ce réseau interne va encore s'étendre".

Certains produits arrivent par un pipe-line venant de Zeebrugge. Sous peu, les tankers algériens y débarqueront des milliers de tonnes de gaz naturel destiné à l'usine d'ammoniaque. Près de trois quarts des produits quittent BASF ou y arrivent par navires ou péniches. La proximité de la mer et l'infrastructure portuaire étendue ont convaincu la maison mère de Ludwigshafen en 1964 de développer l'implantation à Anvers. Anvers porte d'ailleurs bien son nom. Il vient d'un mot de vieil allemand, "Anwurf", l'ancienne dénomination de l'endroit où accostaient les navires.

### Le transport combiné, clé de l'avenir

Pour BP - installé sur la rive gauche - la navigation reste ⇨



également le moyen de transport le plus important. L'arrivée est totalement dominée par les navires. En ce qui concerne l'expédition, ces navires ne représentent plus que 20 % du trafic. Les péniches, quant à elles, représentent 15 % des départs, le transport routier s'adjudgeant la part du lion avec 55 %. Julien Crols, responsable des transports, nuance: "Ces chiffres englobent également ceux du transport combiné. Dans ce cas, les camions qui quittent notre entreprise sont enregistrés sous la rubrique 'transport routier'. Combien ? Difficile à dire. Les transporteurs routiers règlent tout eux-mêmes. La proportion s'accroît de manière significative. Pour franchir de longues distances, par exemple pour aller dans le sud de la France ou certainement en Italie, on y fait de plus en plus souvent appel. Les transporteurs routiers comprennent qu'ils ne peuvent pas saturer les routes. Ils ont besoin d'une clé qui leur permette de déverrouiller l'avenir. Sur les longues distances, le rail est d'ailleurs très bon marché".

Jean Kennis confirme cette tendance. Chez BASF aussi, la part du rail est plus importante que ne le laissent croire les statistiques. Mais malgré tout, le transport routier reste dominant chez BP. Julien Crols nous explique pourquoi: "Nous livrons beaucoup de produits finis. C'est en quantités relativement restreintes que nous les amenons directement chez le client. Un petit nombre d'entre eux seulement sont raccordés au réseau ferroviaire. Pour livrer de petites quantités sur de courtes distances, nous faisons souvent appel à la route. Les produits extrêmement dangereux sont livrés par train. En Allemagne et en France, nous devons livrer des volumes moyens. J'essaie de convaincre ces clients de faire appel au rail. Le transport vers notre usine soeur de Laverra dans la région de Marseille s'effectue le plus souvent par train. Les pays de l'ancien bloc de l'Est, après les révolutions qu'ils ont vécues, continuent à utiliser le rail. En fonction de la nature des marchandises et de leur infrastructure ferroviaire considérable, le train leur est très utile".

Tout montre que le transport ferroviaire s'étendra rapidement. Chez BASF, on attend avec impatience la liaison ferroviaire qui passera sur le pont Noordland à la mi-1993. A côté de la nouvelle autoroute vers les Pays-Bas, une voie ferrée permettra à BASF et aux utilisateurs du nouveau terminal pour conteneurs de gagner une demi-journée de délai.

### Vivent les trains homogènes

En fonction de sa distribution régie par sa clientèle, BP réussit rarement à expédier des trains homogènes. Cela semble plus facile chez BASF qui fournit avant tout des préproduits. Une bonne partie d'entre eux partent vers la maison mère de Ludwigshafen sur le Rhin. Un nombre important de trains complets quittent ainsi le port d'Anvers en direction de cet impressionnant réseau d'entreprises constitué d'environ 350 unités de fabrication employant plus de 50.000 personnes. "C'est le choix le plus sûr" confirme Etienne Wauters, le coordinateur en matière de sécurité de la SNCB. "Nous poussons à la formation de trains homogènes. Car cela entraîne un même type de manipulation pour tous les wagons. Ce qui diminue fortement les risques d'erreur". Cela n'empêche pas un train complet de gaz explosifs d'être plus dangereux qu'une locomotive tirant sept wagons chargés de ronds à béton, deux remplis de cellulose, quelques wagons plats portant des machines agricoles, et quelques citernes de produits chimiques. "Les règles de sécurité sont si strictes et le matériel s'est à ce point amélioré qu'il ne faut pas craindre un accident avec plus d'un wagon. Et pour les produits extrêmement dangereux, nous prenons autant que possible des itinéraires peu fréquentés par les trains de voyageurs et éloignés des zones d'habitation" ajoute Etienne Wauters.

Pour les géants de la chimie anversoise, la sécurité n'est pas un slogan creux. Chez BP, tout est surveillé par un ingénieur "safety" qu'on peut joindre jour

et nuit. Depuis son véhicule d'intervention, il peut à tout moment fournir les consignes nécessaires. "Dans chaque région d'Europe, un expert peut être contacté sur le champ si un problème se pose avec un chargement de produits BP" assure Julien Crols. A Anvers, l'usine dispose en permanence d'une équipe de sécurité régulièrement recyclée et de sa propre équipe d'incendie.

Tant chez BP que chez BASF, les wagons sont soumis à un programme de tests supplémentaires. "Tout cela est négocié avec nos clients. Nous allons même vérifier sur place si leurs installations de déchargement répondent à nos critères très stricts de sécurité" poursuit Julien Crols. "Après le nettoyage des citernes, nous vérifions à chaque fois s'il y a des fuites". Ces opérations sont confiées à des firmes spécialisées. "Nous les inspectons aussi régulièrement" affirme Julien Crols qui signale que la construction des wagons est également suivie par BP. Fermetures, soudures et épaisseur des métaux demandent une attention spéciale. Une forme particulière du wagon évite la présence de résidus trop importants. La fabrication des citernes et des conteneurs est confiée à des constructeurs hautement spécialisés. Pour pouvoir contenir de l'oxyde d'éthylène, une citerne doit résister à une pression d'épreuve de 15 bars. L'isolation empêche les variations de température. Le chargement est étroitement surveillé, car une surcharge pourrait être fatale.

BASF effectue elle-même les manoeuvres au moyen de trois locomotives diesel et d'un véhicule Unimog utilisable tant sur la route que sur le rail. Ce qui est neuf, c'est la commande à distance des véhicules de traction. Selon Jean Kennis, "cet investissement n'a pas seulement été effectué pour comprimer les coûts de personnel. Les 'machinistes' ont maintenant une meilleure vision du triage, ce qui rend leur travail plus sûr et plus efficace". Ce même souci d'efficacité et de sûreté est présent à B-Cargo. Visiblement, le rail et l'industrie chimique sont faits pour s'entendre.



# Tessenderlo Chemie

## DE FECONDS ENTREPRENEURS

DOSSIER



*Croissance maîtrisée et techniques de production respectueuses de l'environnement, tels sont les maîtres mots de Tessenderlo Chemie. Le train a sa place dans ce plan progressif. Le nouveau terminal en est la parfaite illustration.*

Malgré la mauvaise conjoncture internationale, la croissance du prix des matières premières et une sévère concurrence, Tessenderlo Chemie voit l'avenir avec confiance. Il y a peu, un permis de bâtir a été demandé pour une usine de PVC. Tessenderlo Chemie voudrait ainsi transformer elle-même les 130.000 tonnes de monochlorure de vinyle qu'elle produit et mettre sur le marché un produit fini de plus haute valeur qu'un produit de base. Le département Recherche et Développement travaille

fébrilement à de futures améliorations et à de nouvelles applications concernant le PVC. La production de ce plastique a connu un fameux essor. Entre 1986 et 1989, elle a crû en Europe de 20 %. L'an dernier a été plus calme, avec une croissance de 2 %. L'importation en provenance des Etats-Unis et - de plus en plus - des pays de l'Est accroît la concurrence. Tessenderlo Chemie répond à cette attaque en termes de qualité, de maîtrise des coûts et grâce à un subtil système de production.

Cette nouvelle optique apparaît dans la plus récente des usines, opérationnelle depuis un an à Ham. La nouvelle unité de production d'acide sulfurique fonctionne sur base de soufre liquide. L'ancien procédé, basé sur le pyrite - produit polluant - est désormais du domaine de l'archéologie industrielle. L'émission de dioxyde de soufre est fortement réduite. Le stockage

d'une kyrielle de produits poussiéreux et nocifs n'est plus nécessaire.

### Un curé prévoyant

Même le transport du produit de base respecte l'environnement. Partagé entre la voie d'eau et le rail, le soufre liquide est importé d'Allemagne. Cette première année, péniches et trains en ont livré 70.000 tonnes à la nouvelle entreprise. Il arrive à un nouveau terminal, sur la rive du canal Albert. Le prix élevé - 40 millions - du nouveau quai de débarquement est principalement dû au système de réchauffage. Car si la température descend sous 138°C, la matière se solidifie et adieu citernes, robinets et autres valves. A Tessenderlo, le rail et l'industrie chimique renouent une longue tradition de collaboration. En 1892, les frères français François et Emile Raynaud construisaient une usine de sulfate et ➔



## Tessenderlo Chemie



d'hydroxyde de sodium. Ils avaient découvert ce village de Campine grâce au cri de détresse lancé par le curé de la paroisse de Tessenderlo. La région était pauvre. Et plutôt que de se lamenter sur un sort injuste, le curé se mit en tête d'y attirer l'industrie. Pour appâter les investisseurs potentiels, il se basa sur trois éléments: le canal Albert, la position centrale en Europe et la proximité du port d'Anvers.

A la fin des années '20, l'entreprise fut reprise en grande partie par le groupe français Potasses d'Alsace. A l'époque, elle s'était déjà étendue à Kwaadmechelen, à quelques kilomètres sur le canal Albert. Lors de la grande dépression des années '30, Potasses d'Alsace prit une part de plus en plus importante dans l'industrie chimique campinoise. Un processus de reprises qui s'est achevé en 1954. Tessenderlo Chemie fait aujourd'hui partie du groupe français EMC (Entreprise Minière et Chimique) qui a absorbé Potasses d'Alsace. L'indus-

trie chimique à Tessenderlo a trouvé soutien, expérience et know-how au sein d'une famille industrielle solidement charpentée. Ce qui s'est traduit ces dernières années par une importante expansion. Ce ne sont pas seulement de nouvelles usines qui ont été créées, mais des participations ont été prises dans d'autres entreprises. En 1989, Tessenderlo Chemie a repris LVM (Limburgse Vinylmaatschappij). La SAV (Société Artésienne de Vinyle) de Lille est également devenue membre de cette famille très féconde. Le nombre de personnes employées est de 4.574, dont 2.379 en Belgique.

### Vers l'Est

Au siège central bruxellois, Jean De Keyser nous parle des problèmes de transport. "Dans toute l'Europe, nous fournissons en petites quantités des produits de haute valeur. Le transport est si dispersé que nous optons souvent pour la route. Nous avons aussi

confiance dans la sécurité et les soins attentifs du chemin de fer. Les toutes grosses quantités sont, elles, livrées par bateau, et le train hérite des volumes moyens. Ce sont surtout des trains complets, la solution intéressante et efficace".

Jean De Keyser croit à un développement du trafic ferroviaire dans un proche avenir. Chaque année, il faut transporter 170.000 tonnes de monochlorure de vinyle entre LVM et SAV. La demande croissante de soufre liquide et de produits salins augmente encore la part prise par le train dans le transport. Et Jean De Keyser de continuer: "Le commerce avec les pays d'Europe de l'Est va petit à petit s'accélérer. Dans ces économies autrefois planifiées, les routes sont dans un état lamentable, alors que l'infrastructure ferroviaire est bonne. Ce qui aura très certainement une influence favorable sur le nombre de trains qui quitteront bientôt les usines de Tessenderlo Chemie".



# Solvay SECURITE ET PERFORMANCES

## FONT L'AFFAIRE DES CHIMISTES

DOSSIER

*SOLVAY. Le nom fait naître chez les Belges une fierté légitime. Il faut dire que cette multinationale étend ses activités à des secteurs très variés, parfois inattendus, comme celui de la santé, par exemple. Une société en pleine expansion, comme aime à le souligner Michel Geets, ingénieur commercial chez Solvay et responsable du département Logistique, avec qui nous avons eu un entretien riche en informations.*

### Si Solvay nous était contée?

Le groupe Solvay comprend aujourd'hui 442 établissements répartis dans 36 pays des 5 continents et occupe quelque 45.700 hommes et femmes dont 4.500 environ en Belgique.

C'est Ernest Solvay, un Belge, qui fonda la société en 1863 après avoir mis au point un nouveau procédé pour la production industrielle du carbonate de soude. Plutôt que de le produire à partir d'un seul site et multiplier ainsi les frais liés au transport des matières premières, l'essaimage géographique s'organisa dès le début partout en Europe, aux Etats-Unis et au Brésil. Plus récemment, il s'est également implanté en Asie et en Australie; et les pays de l'Est offrent à nouveau de belles perspectives d'avenir.

A l'origine, Solvay fabrique un seul produit. Puis, c'est l'élargissement des activités à cinq secteurs: les alcalis (carbonate de soude, produits fluorés), les peroxydés (eau oxygénée), les matières plastiques (chlorure de polyvinyle, polypropylène), les produits de transformation et la santé.



"A l'honorable âge de 128 ans, la Vieille Dame, comme nous nous plaisons à l'appeler, a encore de beaux jours à vivre" précise Michel Geets.

Que se cache-t-il derrière ces appellations? Notre interlocuteur l'explique: "La chimie intervient dans de multiples aspects dans notre vie, que ce soit à l'état primitif - la soude caustique, le chlore et ses dérivés, l'eau oxygénée - soit sous la forme de produits issus de la transformation - les emballages, les feuilles industrielles, les produits de protection du bois, les produits de dépollution, les tubes, les raccords, les ondulés... En fait, nous touchons tous les grands secteurs de l'économie: l'automobile, les loisirs, la construction, la décoration, la papeterie, le textile, l'alimentaire (pour le conditionnement), l'agriculture..."

Et pour mieux encore répondre aux défis de demain, nous comptons plus de 3.000 personnes affectées à la seule recherche".

### Solvay, un certain esprit

Solvay est bien implantée partout en Belgique. A Anvers, Bosduin, Bruxelles, Couillet (le tout premier siège), Gand, Jemeppe-sur-Sambre, Audenarde et Zaventem. Sans l'aide de la Logistique, l'entreprise ne pourrait correctement maîtriser les processus de production, de technique, d'administration et de commercialisation. La Logistique intervient dans plusieurs domaines: les achats (de matières premières et techniques), les transports, le conditionnement / stockage et la distribution. Pour chacun de ces domaines, elle prodigue d'abord conseils et informations; ensuite, elle veille à la bonne coordination et à la complémentarité des opérations; enfin, elle contrôle les dépenses et dirige l'opérationnel au quotidien. La LAO (logistique assistée par ordinateur) aide grandement pour remplir cette mission multiple.

"Malgré l'impression de rigidité qui pourrait se dégager de ce schéma, les responsabilités de-



## Solvay



meurent très décentralisées; chacun continue à être responsable de ses résultats, à son niveau. Cette délégation des décisions engendre forcément un climat de confiance chez nous tous. Cela fait partie de la culture Solvay" souligne Michel Geets.

### Le rail chez les chimistes

Gérant les transports, le département Logistique est bien entendu un partenaire régulier de **B-CARGO**.

Michel Geets: "La chimie est sous plusieurs aspects une industrie de masse, notamment en ce qui concerne par exemple les produits tels le chlore, la soude caustique liquide ou le dichloréthane.

Quand pour la seule Belgique, il est question de transporter quelque 2 millions de tonnes par an (35 au niveau mondial), il est tout à fait naturel que nous fassions appel aux chemins de fer pour réaliser certains transports. Avec un seul train complet de mille tonnes, nous libérons la route de quarante camions généralement encombrants et au chargement souvent dangereux.

Pour les échanges à grande distance en particulier, nous aimons utiliser les avantages des produits comme InterDelta, Scaldo ou Norlink. Nous apprécions également les trains d'axes dont il faudrait selon nous augmenter le nombre, entre le Nord et le Sud, mais aussi entre l'Est et l'Ouest".

Solvay confie au rail environ 70.000 tonnes de chlore ou dérivés par an, 54.000 tonnes de VCM, 3.000 tonnes d'eau oxygénée. Et un trafic de 200.000 tonnes de dichloréthane vient de démarrer.

Ce sont, à des degrés divers, tous des produits nocifs sinon très dangereux. Il serait irresponsable de notre part de ne pas faire usage du fer quand c'est techniquement possible, même quand il est plus cher que ses concurrents, la route ou la voie d'eau. Le facteur sécurité est primordial et de ce point de vue nous obtenons toutes les garanties nécessaires auprès du rail. Les trains circulent en site propre, ce qui est déjà en soi un sérieux atout, rassurant en cas de problème. Ensuite, le matériel est fiable et subit de nombreux contrôles exercés par la SNCB même et par nos inspecteurs

itinérants. Notre confiance dans les chemins de fer se traduit également par l'utilisation fréquente du très performant système RailEasy auquel nous sommes abonnés: à tout moment, nous pouvons localiser chacun de nos envois. C'est un sérieux avantage pour la programmation tant en amont qu'en aval".

Le transport combiné offre aussi une alternative pour des chargements de volume plus réduit. Solvay s'y intéresse également. Mais la collaboration est-elle sans nuage ?

Michel Geets: "Les perspectives sont bonnes. Si les réseaux ferrés nous offrent des prix et des délais comparables à la route. Si le service est encore plus personnalisé qu'à l'heure actuelle pour que l'offre épouse au plus juste notre demande... Les conditions sont remplies pour que nous soyons encore plus "fer" et que **B-CARGO** dépasse la moyenne de 25 % de nos dépenses affectées au secteur transport".



# La conscience pour devise:

## LES PRODUITS DANGEREUX DANS DES TRAINS SURS

*Une multitude de produits chimiques nécessitent des mesures spéciales de sécurité pendant leur transport. Comment la SNCB maîtrise-t-elle ces dangers?*

Petit-à-petit, le public se familiarise avec les panneaux orange marqués de chiffres noirs qui accompagnent chaque déplacement de "matières dangereuses". On y voit souvent le nombre 33, qui identifie une cuve remplie d'un liquide inflammable. Le numéro 268 est plus mystérieux. Il signale la présence d'un gaz nocif et mordant comme l'ammoniaque. Et l'on est un peu inquiet lorsqu'un camion chargé d'oxyde d'éthylène traverse bruyamment un village. Tout le monde a encore en mémoire la catastrophe de Los Alfaques en Espagne, où l'explosion d'un camion citerne avait tué plus de

deux cents personnes. Pourtant, la quantité de produits dangereux continue à croître à vue d'oeil. Ce constat, **B-CARGO** l'a également fait. En 1988, la part des marchandises "à risques" ne représentait que 7,3 %. L'an dernier, elle est passée à 8,8 %. Mesurée en tonnes/kilomètres, la part des produits dangereux est de 12,9 %. Près de 80 % de ces produits sont transportés en wagons et conteneurs citernes. Les carburants forment toujours la part principale, suivis par une gamme étendue de produits chimiques.

### Le rail prend de l'avance

Malgré cette spectaculaire hausse, Etienne Wauters reste serein. A la SNCB, il est responsable de la coordination du transport des produits dangereux et des plans de secours. "Il est évident que les risques subsistent" affirme-t-il. ⇨





## La conscience pour devise:



“Mais on peut les réduire de façon draconienne en prenant des précautions maximales. C’est notre devise”. En la matière, le rail possède déjà une solide avance. Les manoeuvres et les croisements sont réduits au minimum. Les trains circulent sur d’excellentes voies munies d’un double système de signalisation. Le non-respect d’un signal entraîne automatiquement un freinage. A la moindre défectuosité, tous les feux passent au rouge. Des pertes dans le circuit de freinage entraînent la rupture de la traction.

Et pour les marchandises dangereuses, des règles spéciales ont été édictées. “Il ne faut pas seulement prévenir l’accident, nous devons éviter que des produits nocifs s’échappent” ajoute Etienne Wauters. Tous les produits “à risques” sont répertoriés dans le RID, une bible suivie à la lettre par la plupart des pays d’Europe de l’Ouest. Ce règlement ne se contente pas de répertorier les produits, il contient également des conseils quant au transport et aux règles à suivre en cas d’accident. Le RID est au train ce que l’ARD est à la route.

“Les chemins de fer qui ont signé cet accord se sont associés pour contrôler les marchandises au départ. Ces règles vont plus loin que la législation belge. En respectant ces consignes de vérification très strictes à l’acceptation, les trains peuvent ainsi franchir les frontières sans s’arrêter, ce qui signifie que leurs

horaires peuvent être bien respectés” poursuit Etienne Wauters. On trouve plus de renseignements encore sur ces matières et leur transport dans le “livre orange” des Nations-Unies, où chaque produit est répertorié grâce à son numéro de code ONU.

### Suivi permanent

L’étiquette “13” signale aux manutentionnaires qu’ils doivent porter des vêtements de protection. On leur précise également le “niveau” du danger. Le niveau 3 est celui qui nécessite la plus grande prudence. Dans un tel cas, un wagon ne peut être déplacé qu’accroché à une locomotive. Une fois le signal passé au vert, le train est contrôlé en permanence par le système GEM de suivi électronique des wagons. “A chaque instant, nous savons à quel endroit précis de son trajet tel ou tel produit se trouve. Nous savons même précisément ce que contient chaque wagon. La plupart des locomotives sont déjà équipées d’une radio de bord. Au moindre incident, le machiniste sait quel wagon est en cause et peut l’annoncer au dispatching. Il peut également se référer aux documents de bord. Les transporteurs routiers se demandent comment ils pourraient arriver à quelque chose de similaire. Pour le réaliser, il faudrait des séma-phores et un satellite de communications. Et il n’est pas aisé de mettre cela en oeuvre sur la route”. Le “facteur humain” n’en

est pas pour autant négligé. Les cheminots doivent régulièrement suivre des recyclages consacrés aux nouveaux produits et aux techniques de sécurité qui les accompagnent.

Si un accident survient malgré tout, les plans d’intervention sont mis en oeuvre. Pour certains produits, la SNCB fait appel à des firmes spécialisées avec qui des accords d’assistance ont été conclus. “Des experts entraînés équipés d’un matériel de haute technologie” précise Etienne Wauters. Ils disposent entre autre de pompes de sûreté et de torches spéciales grâce auxquelles ils peuvent faire brûler carburants ou gaz en toute sécurité. De plus, les pompiers et la protection civile sont en contact étroit avec les chemins de fer. Les voitures de pompiers sont équipées de télécopieurs, de sorte que les renseignements nécessaires puissent arriver immédiatement sur les lieux du sinistre.

Heureusement, ces “plans catastrophe” sont rarement mis en oeuvre. “Ne vous laissez pas tromper par nos statistiques” prévient Etienne Wauters. “Aux chemins de fer, un clapet mal fermé est enregistré comme accident. Nous ne voulons rien laisser au hasard”.



# VTG loueur de matériel

## NE DITES PAS "SIMPLE" CITERNE

*Un wagon portant la marque ou l'emblème d'une firme ne lui appartient pas nécessairement. Ces wagons spéciaux sont le plus souvent loués. VTG, la firme d'Allemagne, en "possède" ainsi 24.000.*

Transporter des centaines de tonnes de monochlorure de vinyle ou de peroxyde d'hydrogène n'est pas une sinécure. Le choix et la disponibilité du matériel roulant dépendent de la nature du produit. Il est préférable de ne pas transporter du phosphore au voisinage de l'oxygène. L'acide nitrique perforerait une paroi d'acier non protégée. Travailler avec un expert-conseil n'est vraiment pas

du luxe. Et puisque les produits dangereux voyagent par rail, jetons un oeil sur les citernes et les trémies existantes. Un tel wagon peut transporter au maximum une septantaine de tonnes et nécessite un investissement qui frise les trois millions de francs. Si on veut le voir vivre vingt ans, on doit l'entourer de soins particuliers.

Les normes et les prescriptions de contrôle obligent à des entretiens réguliers, par un personnel spécialisé. Il n'est donc pas surprenant que presque toutes les firmes fassent appel à un loueur. Elles s'épargnent ainsi des problèmes administratifs et de lourds investissements. D'ailleurs, qui garantit que, dans cinq ans, elles auront encore besoin du même genre de matériel ?





## VTG loueur de matériel

### Le point de fusion

“Vous voulez transporter mille tonnes d'acide phosphorique de la zone portuaire d'Anvers à Dortmund ? C'est possible. Vous nous communiquez sa classification RID et son numéro ONU, de sorte que nous puissions prévoir toutes les mesures de sécurité nécessaires. De plus, nous avons besoin de connaître le poids spécifique, le point de fusion et celui d'inflammabilité. Nous pourrions ainsi déterminer la taille et le type des wagons à utiliser. Nous pouvons également déterminer si une isolation est nécessaire. De plus, nous désirons connaître la durée de votre location. Nous louons les wagons sur la base d'un prix à la journée. Mais il est plus intéressant de les louer à long terme, car nous devons faire face à de multiples coûts fixes et d'entretien. De nombreuses entreprises les louent quasi en permanence”.

Cette explication, nous la devons à Stéphane Albert, sales executive au bureau bruxellois de VTG (Vereinigte Tanklager und Transportmittel). Cette entreprise d'Hambourg a des têtes de pont de Trelleborg en Scandinavie jusqu'au sud de Milan. Madrid suivra bientôt et VTG prospecte actuellement à Moscou. C'est à Vienne qu'est actuellement établi le centre de gestion pour la Hongrie, la Tchécoslovaquie et les pays d'Europe de l'Est environnants.

Sur ce réseau pan-européen, VTG loue à l'heure actuelle 24.000 wagons. Il est spécialisé dans les citernes ferroviaires. Principaux produits transportés: les produits chimiques et le pétrole. Mais il s'occupe également des gaz sous pression comme le propane et le butane ainsi que des marchandises en vrac comme le PVC ou la chaux.

Ne dites pas “simples” wagons citernes. Ceux qui transportent

du pétrole sont faits d'acier courant. Les wagons d'acier ordinaire ou inoxydable destinés au transport des produits chimiques sont soumis à une pression d'épreuve minimum de 4 bars. Pour des produits mordants comme l'acide phosphorique, il est nécessaire de recouvrir l'intérieur de la citerne d'une couche de caoutchouc. Le chlorure de benzol nécessite la pose d'une couche d'émail et le brome celle d'une couche de plomb. Le peroxyde d'hydrogène voyage lui dans une enveloppe d'aluminium. Un simple échantillon des centaines de possibilités. Bien entendu, les soupapes et les pompes sont protégées et isolées au maximum.

### Le sens de la responsabilité

Stéphane Albert précise aussi que la conception des wagons ne se fait pas au petit bonheur la chance. Les prescriptions de sécurité et l'expérience guident les choix. “Les normes RID précisent le nombre de valves et de robinets autorisés” explique Stéphane Albert. Il nous montre une citerne légèrement coudée: “Les citernes les plus récentes se courbent de deux degrés ou plus en leur milieu, pour éviter que du produit reste à l'intérieur. Vous pourriez penser que vous manœuvrez un wagon vide, alors qu'en fait vous manipulez un peu de produit explosif. Grâce à l'angle central, le client récupère toute la matière transportée et réduit ses frais de nettoyage. L'extraction et la destruction des résidus coûtent en effet les yeux de la tête. Seules des firmes spécialisées disposant des autorisations nécessaires peuvent le faire correctement”.

VTG soustraite ce travail de nettoyage. Dans ses centres principaux de Duisburg et Amstetten, on travaille ferme à

l'entretien du matériel. Rien ne peut être laissé au hasard. Telle est également la devise des ingénieurs du département conception de VTG. Stéphane Albert: “Nos investissements sont fonction du marché. Nous concevons et nous faisons construire ce que le marché nous demande. Nos concepteurs tentent aussi d'anticiper sur la demande, surtout en termes de qualité. Leur créativité est la meilleure garantie pour que le chemin de fer continue à croître. Il est évident que nous suivons également la construction des wagons. Nos responsables surveillent chaque étape. La sélection des usines est très stricte. On ne peut pas confier au premier venu la fabrication d'un wagon à chlore: on risquerait de créer des dangers mortels. En tant que loueur, nous avons tout intérêt à endiguer les risques. Ce que nous parvenons à faire, grâce à notre know-how et notre sens des responsabilités”.

**DOSSIER**

*Dans notre prochaine édition: une visite à Dow, notre client chimiste de Flandre Zélandaise.*



# L'équipe de vente de Cologne

La représentation générale de la SNCB à Cologne a élu domicile sur la Hauptbahnhof, près du Dom.

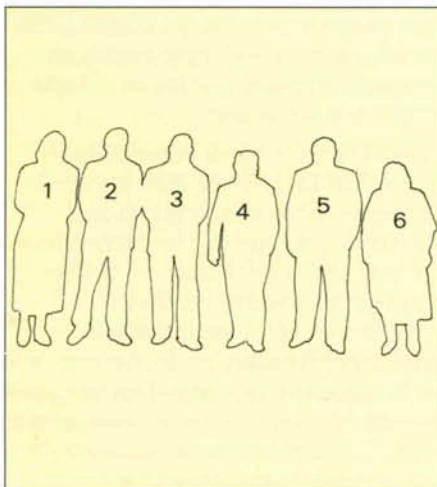
Les chemins de fer belges sont présents en Allemagne depuis 1886 et c'est en 1925 qu'une représentation s'est installée à Cologne. Depuis des temps immémoriaux, cette ville est une plaque tournante du trafic. Dans le futur, la création du grand marché européen et l'unification de l'Allemagne renforceront encore ce rôle, puisque les échanges avec l'Est s'en trouveront stimulés. A partir de 1998, Cologne sera le point de départ et d'arrivée des lignes à grande vitesse Paris-Bruxelles-Cologne et Francfort-Cologne.

La représentation générale de Cologne est chargée non seulement de prospecter dans la nouvelle Allemagne unie, mais aussi en Autriche et en Scandinavie. Son activité majeure concerne le transport de marchandises.

La situation spécifique de l'Allemagne - la présence de deux sociétés de transport ferroviaire dans un seul Etat et l'accroissement du marché dû à l'ouverture à l'Ouest - nécessite de la part de l'équipe de vente pas mal de doigté, de diplomatie et de mobilité. Elle gère le transport de plus de dix millions de tonnes de marchandises par an.

Grâce à une collaboration étroite avec les services centraux et régionaux s'occupant du transport des voyageurs, la SNCB veille à être présente dans quantité de bourses et de marchés du voyage. Des actions spéciales sont également entreprises, en organisant par exemple des trains spéciaux lors du Weihnachtsmarkt de Cologne.

En vertu d'un accord de collaboration avec la Régie des Transports Maritimes (RTM), l'équipe de vente de la SNCB représente également la Régie en Allemagne et en Autriche. Ceci permet d'offrir à la clientèle un service complet jusqu'en Grande-Bretagne.



## L'équipe:

**Ernst Van der Stockt:** direction générale, public relations et secteurs chimique et automobile.(5)  
**Jean-Marie Niessen:** adjoint, tous les autres secteurs et ABX. (4)  
**Patrick Schiettecatte:** logistique, renseignements tarifaires, service après-vente, transport des véhicules chargés.(3)  
**Patrick Boutet:** transport des voyageurs, ABX et administration. (2)  
**Arlette Martens:** transport des voyageurs, RTM. (1)  
**Gerda Schmidt:** secrétariat. (6)  
 Téléphone: 00 49 221 134 761  
 Téléfax: 00 49 221 132 747



# La gare de Gand-Maritime

Comme un poisson dans l'eau

La gare du port maritime de Gand est un important carrefour des mouvements entre les entreprises implantées dans cette zone portuaire et le reste du pays. Visite de reconnaissance.

Il fait relativement calme lorsque nous pénétrons, par ce bel après-midi ensoleillé, dans la gare de Gand-Maritime. Pendant notre conversation avec Roland Sandra, premier chef de gare, un train empli de céréales de la firme Eurosilo pénètre sur le site. Nous l'avons aperçu, en passant, sur les terrains même de l'entreprise. Nous avons reconnu - grâce à leur numéro d'immatriculation - les deux locomotives diesel qui le tirent. A cet instant, rien ne nous permettait de penser qu'un bon millier de wagons de marchandises est quotidiennement en mouvement sur ce site. Ce n'était qu'une apparence, car le gros du travail démarre à 16 h. La seconde pointe a lieu au petit matin, jusqu'aux environs de 9 h.

Du chemin d'accès, on aperçoit un faisceau de voies qui, couvert de wagons, s'étale en direction de la ville. La gare est située au nord-ouest de cette ville portuaire, la troisième du pays en importance, près des installations portuaires. Ici, on forme peu de trains chargés depuis que cette fonction a été transférée à Merelbeke. La gare maritime s'est vu attribuer un autre rôle. Elle rassemble les wagons vides qui ont servi à transporter les marchandises jusqu'au port et les redistribue en fonction des demandes des entreprises installées dans les environs. Pour ce faire, elle a été dotée d'un équipement moderne.

## Un seul mouvement

Entre le "Hoge Weg" et l'Avenue Africaine, 14 voies électrifiées d'une



longueur moyenne de 600 mètres permettent de réceptionner les wagons. Leur triage et leur réexpédition s'effectuent sur 32 autres voies, entièrement ou partiellement électrifiées. Un autre faisceau de 5 voies permet de ranger les wagons temporairement hors d'usage et deux autres voies sont réservées au nettoyage des wagons avant qu'ils soient expédiés chez les clients.

Du haut des deux cabines d'aiguillage, on a une vue panoramique sur ce complexe ferroviaire. Chacune de ces cabines commande les aiguillages non pas "à la pièce" mais "en groupe", par itinéraire. Un procédé qui accroît l'efficacité, car d'un seul mouvement, on met ainsi en place tous les aiguillages empruntés par la rame.

Gand-Maritime est de conception récente. Elle fut achevée dans les années '70, après qu'on se soit aperçu que l'extension du port due respectivement à l'installation de Sidmar et l'achèvement de deux nouveaux docks ("Sifferdok" et "Rodenhuizedok") rendaient nécessaire un accroissement de la capacité ferroviaire. Des besoins qui ont été bien estimés puisque chaque jour, 500 wagons chargés et autant de wagons vides circulent ici.

## Un va-et-vient incessant

Le port comporte trois zones distinctes: le "Klein Dok" et le "Voorhaven" sont réservés aux péniches et aux caboteurs, le "Groot Dok" et les darses aux navires pouvant aller jusqu'à 60.000 tonnes, de même que la troisième partie, constituée du "Sifferdok" et du "Rodenhuizedok". Chacune d'entre elle dispose d'une infrastructure ferroviaire propre, de ses locomotives de service et de son personnel. Chaque quai est équipé de trois voies permettant le transbordement direct entre un train/navire. Les wagons sont ensuite rassemblés pour être envoyés soit vers la gare de formation, soit directement vers leur destination finale.

La gare de Gand-Nord appartient elle aussi au complexe. Ses neuf voies tournent à plein régime au service de l'acierie Sidmar. Un fameux client pour le chemin de fer. Les matières premières y arrivent en train et c'est encore par ce moyen de transport que l'entreprise sidérurgique envoie ses produits finis aux quatre coins de l'Europe. Un transport qui concerne principalement des coils d'acier destinés à l'industrie automobile. Et dans une moindre mesure, de l'acier qui doit encore être transfor-





mé et qui se retrouve dans des usines ne disposant pas de leur propre fonderie. L'acier est également transporté par chemin de fer vers le "Sifferdok" distant de 8 kilomètres, pour y être transbordé sur des bateaux. Ce qui domine tout ce va-et-vient, c'est la chaux destinée aux hauts-fourneaux.

Sidmar effectue elle-même une partie du travail pour la gare de Gand-Nord, puisque l'entreprise dispose d'une gare privée munie de 35 kilomètres de voies, de ses motrices, de ses wagons et de son propre personnel spécialisé.

### Just-in-time

Deuxième sorte de produit important en transport ferroviaire: les céréales. Elles arrivent par bateau chez Eurosilou ou Ghent Grain Terminal. Elles y sont entreposées dans d'énormes silos avant d'être transportées vers les entreprises transformatrices. En sens inverse, du grain français est également importé pour être chargé sur des bateaux.

Dans l'ensemble, on trouve aussi de l'acier en provenance de Wallonie et destiné à l'exportation vers l'URSS. Le transport de minerais, de charbon et de coke a fortement diminué, l'écluse de

Terneuzen présentant une capacité insuffisante. Ce qui a eu pour conséquence de déplacer une bonne partie du trafic vers le port de Zeebrugge.

Le constructeur automobile Volvo fait aussi partiellement appel au chemin de fer pour la livraison de pièces détachées destinées aux chaînes d'assemblage de voitures. Selon un programme très précis, trois trains font ainsi la navette entre Gand et la Suède de manière à pouvoir délivrer leurs pièces "just-in-time". On se rappellera (voir Info SNCB 1991/1) l'importance de ce principe dans le secteur. En la matière, Volvo n'est pas moins exigeant que ses concurrents. Ce qui implique d'avoir confiance en la précision de **B-Cargo**. D'ailleurs, Honda transporte aussi de cette manière une partie de sa production de voitures arrivées du Japon par bateau, et destinées aux marchés suisses et allemands. La livraison just-in-time est également un des musts de la firme De Baerdemaeker, qui envoie régulièrement par train des rouleaux de papier journal à des quotidiens italiens.

Dans cet environnement portuaire, **B-Cargo** est comme un poisson dans l'eau. Les transports de betteraves en provenance du nord de la France en

direction de l'usine de sucre de Moerbeke en sont une nouvelle preuve. La "campagne" dure trois mois, aux alentours de la fin de l'année. A cette occasion, on ouvre la gare de Moerbeke. Elle est ensuite remise en sommeil en attendant la récolte - et l'année - suivante.

### ABX, le phénix

Avant de conclure ce tour d'horizon, il convient de ne pas oublier de signaler la reprise d'une activité tout à fait particulière qui dépend de Gand-Maritime. Le transport de colis par ABX a connu cette année une fameuse remontée, principalement en ce qui concerne l'envoi. Une augmentation qui se chiffre à 15 %. Ainsi, en mai 1991, quelque 55.000 colis ont quitté Gand-Est alors que 52.000 autres y arrivaient. Ce qui a nécessité l'utilisation de 45 camions. Cette croissance est due au fait que quatre des plus grandes firmes internationales de courrier ont choisi Gand-Est comme point d'ancrage en Belgique. L'activité se déroulant en dehors des heures de pointe de trafic, la rentabilité y gagne, ce qui ne peut qu'être profitable à ABX et à ses clients.



# Cure de jeunesse pour un centenaire

Le 27 janvier 1989, les représentants des chemins de fer belges et allemands signaient conjointement à Aix-la-Chapelle la notification pour les travaux de génie civil visant à l'assainissement et à l'élargissement du tunnel de Botzelaer-Gemmenich. Le 17 mai 1991, ces travaux étaient terminés; le 2 juin, l'exploitation du tunnel redevenait normale.

## A cheval

Le tunnel est situé sur la ligne internationale marchandises qui relie la Belgique et l'Allemagne. Construit au début des années 1870 selon la technique belge, ce tunnel à deux voies devait être assaini en raison d'un processus normal de vieillissement et des actions de l'érosion. Chevauchant la frontière, il mesure 870 mètres dont 640 du côté allemand et 230 du côté belge.

A l'occasion des travaux, le radier a été abaissé de manière à permettre aisément l'électrification du tunnel. Environ 4000 m<sup>3</sup> de produits de démolition ont été évacués et 2800 m<sup>3</sup> de béton ont été mis en oeuvre, dont 2100 m<sup>3</sup> par la méthode du béton projeté; 2600 mètres de voies nouvelles ont été posées sur 8700 points d'appui sans ballast.

Petite performance en soi: le trafic des trains a pu se poursuivre sur une des voies durant les travaux.

## Libre-accès aux gros calibres

Comment répondre aux nouveaux critères internationaux en matière de gabarit et permettre ainsi le passage des convois rail-route et exceptionnels? A cette question, deux réponses: d'abord élargir le tunnel; ensuite prévoir, dans la nouvelle conception de l'ouvrage,



deux voies normales et une troisième voie mariée qui se situe plus ou moins dans l'axe et permet l'acheminement des transports exceptionnels dont la largeur et la hauteur peuvent atteindre désormais 5 mètres. Son exploitation est gérée depuis la cabine de signalisation d'Aachen West.

## Franchir l'incontournable

On ne saurait assez souligner l'importance du tunnel de Botzelaer: c'est en effet tout le trafic marchandises entre la Belgique et la République Fédérale d'Allemagne et au-delà qui y transite, sans oublier les convois exceptionnels qui jusqu'alors passaient par la ligne Eupen, Raeren, Walheim.

Depuis sa réouverture, quelque 46 trains sont envoyés journalièrement de chez nous vers l'Allemagne, soit plus de 1.000 wagons ou près de 45.000 tonnes brutes. Mis bout à bout, ces convois s'étireraient sur plus de 20 kilomètres. Dans le sens opposé, Allemagne - Belgique, le trafic est tout aussi impressionnant: une moyenne de 40.000 tonnes acheminées par 41

trains; le seuil des 1.000 wagons par jour est lui aussi dépassé. En fait, le trafic de cette ligne représente plus de 30 % des transports de fret circulant sur le réseau belge en régime international.

Cumulés, les chiffres parlent d'eux-mêmes: 87 trains, 2.000 wagons et 85.000 tonnes passent, jour après jour, par ce tunnel. Quant aux échanges en trafic combiné, ils s'équilibrent avec environ 30 wagons dans chaque sens. Les 240 millions de FB, dont 85 à charge de la SNCB, nécessaires au parachèvement des travaux, se justifiaient donc pleinement.

## Une stratégie de développement

La modernisation de l'outil est indispensable. La SNCB et la DB ont donc veillé à pouvoir disposer des moyens leur permettant de faire face au trafic actuel et futur. Cela se concrétise non seulement sur le terrain mais aussi sur le plan commercial: coïncidant avec la réouverture du tunnel, un nouveau produit EurailCargo - CARGO BAYERN - a été lancé lui aussi le 2 juin. Ce label de qualité signifie notamment un délai de livraison jour A/jour C garanti entre certaines gares belges et allemandes. Grâce à la mise au point d'un nouveau plan d'acheminement et à la canalisation des trafics, CARGO BAYERN complète la famille des produits EurailCargo tels le SCALDO (Belgique - Autriche) ou le NORLINK (Belgique - Scandinavie).

Ainsi, la modernisation du tunnel de Botzelaer, couplée au lancement d'une nouvelle offre très intéressante, reflète parfaitement la volonté des chemins de fer de répondre encore mieux à l'attente du client en matière de rapidité, de fiabilité et de capacité.





# ABX Transport

renforce encore  
son potentiel commercial

Depuis le premier août 1991,  
huit nouveaux délégués com-  
merciaux complètent l'équipe  
de vente ABX Transport.

**L**es représentants d'ABX Transport (le secteur colis de la SNCB) pour les régions d'Anvers, Liège, Libramont, Tournai, Ostende, Alost et Bruxelles sont, en effet, épaulés maintenant par Constant De Vries, Patrick Helderweirdt, Serge Halleux, Eric Jadot, Ghislain Rasseneur, Michel Feyen, Rudy Van Gansbeke et Raymond Van Eeckhout.

Ceci afin de mieux encore accueillir vos demandes de transport d'envois de détail tant en ce qui concerne la messagerie classique que notre service de Transport Direct et y apporter une réponse optimale dans les meilleures conditions.

Pour tout contact, adressez-vous à eux.



**Constant De Vries**  
Noorderplaats 2  
2000 Antwerpen  
Téléphone: 03/231 97 96  
Téléfax: 03/232 51 52



**Serge Halleux**  
Rue du Plan Incliné  
4000 Liège  
Téléphone: 041/52 01 10  
Téléfax: 041/53 14 06



**Patrick Helderweirdt**  
Noorderplaats 2  
2000 Antwerpen  
Téléphone: 03/231 97 96  
Téléfax: 03/232 51 52



**Eric Jadot**  
Place de la Gare  
6800 Libramont  
Téléphone: 081/22 16 21  
Téléfax: 081/22 79 12



**Michel Feyen**  
Konterdamkaai  
8400 Oostende  
Téléphone: 051/24 08 88  
Téléfax: 051/24 14 33



**Ghislain Rasseneur**  
Boulevard des Nerviens  
7500 Tournai  
Téléphone: 069/21 64 15  
Téléfax: 069/21 65 93



**Rudy Van Gansbeke**  
Gheeraerdtslaan  
9300 Aalst  
Téléphone: 091/25 42 11  
Téléfax: 091/25 42 22



**Raymond Van Eeckhout**  
Rue Picard 7-11  
1210 Bruxelles  
Téléphone: 02/424 33 05  
Téléfax: 02/424 32 19





## UN NOUVEAU VISAGE POUR LE TRANSPORT.

Un nouveau nom pointe à l'horizon du transport européen de marchandises: B-Cargo. Il est le symbole d'une nouvelle philosophie résolument tournée vers un transport "sur mesure" et toujours dans les délais à l'échelle du marché européen. Un marché dans lequel les moyens de transport doivent être parfaitement complémentaires.

B-Cargo crée un réseau dont les fleurons sont la fiabilité, la rapidité, le service et la flexibilité.

Un réseau dans lequel la longue expérience des Chemins de Fer Belges est en ligne parfaite avec la vision d'une nouvelle génération de managers en transport.

Vous souhaitez savoir comment B-Cargo conçoit le transport moderne d'une façon efficace et comment il est axé sur l'avenir? Alors faxez-nous le coupon ci-dessous afin de prendre rendez-vous avec un délégué commercial de B-Cargo.



### LA NOUVELLE VOIE DANS LES TRANSPORTS EUROPÉENS.

OUI, je souhaite faire plus ample connaissance avec B-Cargo.

Veuillez me contacter afin de fixer rendez-vous à l'un de vos délégués commerciaux.

Nom: \_\_\_\_\_ Prénom: \_\_\_\_\_

Société: \_\_\_\_\_ Fonction: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Code postal: \_\_\_\_\_ Localité: \_\_\_\_\_

Tél.: \_\_\_\_/\_\_\_\_ de préférence entre \_\_\_\_ h et \_\_\_\_ h

Fax: \_\_\_\_/\_\_\_\_

Envoyez ce coupon aujourd'hui même, PAR FAX, à l'attention de  
Judith Van Keer, B-Cargo, rue Ravenstein 60/24, 1000 Bruxelles (fax: 00 32 2/525.46.25).