

2/90  
Trimestriel

**S** **W** **B**  
INFORMATIONS

(B)

**B.B.S.C.**

*L'avenir  
en noir  
et blanc*

1000  
1000

# 2.90

Informations SNCB est le bulletin trimestriel de contact des chemins de fer belges avec leur clientèle marchandises, édité par le service des Relations Extérieures pour le Département Marketing-Ventes.

Editeur responsable:  
W. Van Gestel - Bruxelles

Rédaction:  
Rue de France 85  
1070 Bruxelles  
Tél. 02/525 36 35 - 525 36 84  
Téléfax 02/525 40 45  
Télex 20 424

Photos:  
SNCB

## A votre service:

## le Département

## Marketing-Ventes

### • 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

Onze Lieve Vrouwestraat 9  
Tél. 056/22 00 49

### 2000 Anvers

Century Center, 7<sup>e</sup> verdieping  
De Keyzerlei 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 Boïgnet 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 La communauté belge de l'intermodalisme:

six sociétés autour de la SNCB.

## 6 Les liaisons transalpines:

les atouts du transport intermodal à la rescousse.

## 8 BBSC à Anvers:

l'avenir en noir et blanc.

## 10 Scaldo:

le nouvel EurailCargo pour l'Autriche.

## 12 ABX:

les envois de détail par train s'habillent de neuf.

## 14 Norlink:

la Scandinavie plus proche de nous.

## 15 Vieille Montagne reçoit - par train - un super transfo

## 16 Finaneste:

client pétrochimique du rail.

## 18 Notre agence à Bâle:

cent ans sans rides.

## 20 Dans le sud-est:

trois équipes de vent SNCB.

## 22 Le sable de Lommel en train pour le Grand-Duché

## 22 Eurofreight:

nous y étions.

## 23 Avec Multi Pass:

voyageons ensemble à prix très doux.



**P**roduits ciblés et transports combinés sont - nos lecteurs le savent - les deux axes de développement les plus porteurs pour le transport ferroviaire international. Les idées ont mûri posément, s'affinant au fil des mois et des expériences. Depuis le lancement d'Interdelta, encouragés par le succès de ce premier train EurailCargo, des groupes de travail ont exploré les flux existants, les perspectives ouvertes et les besoins des secteurs industriels. Des besoins qui évoluent d'autant plus vite que les frontières s'estompent tous azimuts, Est compris.

Dans cette édition, vous ferez la connaissance de deux nouvelles offres, l'une pour nos liaisons avec l'Autriche - Scaldo - l'autre pour les envois de et vers la Scandinavie - Norlink. Deux nouveautés qui viennent à point pour souligner l'ambition qu'ont aujourd'hui les réseaux ferroviaires de progresser sur tous les axes.

Découvrant par ailleurs la carte de visite de l'intermodalisme belge, vous aurez sous la main les "dernières nouvelles de demain", celles d'un chemin de fer de pointe, attentif au marché et soucieux de jouer un rôle significatif dans une Europe à la superficie de plus en plus étendue.

# La communauté intermodale belge

L'intermodalisme est par excellence le terrain des rencontres les plus constructives entre des modes de transport concurrents.

C'est là que l'entreprise publique collabore avec le secteur privé (ou tout au moins des sociétés qui vivent à la manière du secteur privé) dans le cadre de contrats globaux, en général conclus par le partenaire du chemin de fer.

Ferroulage, conteneurisation, missions plus diversifiées encore, qui englobent manutention, stockage, suivi des acheminements, voire recours à des sous-traitances... Autant de services "complets" inclus dans une offre unique, à la carte, et prestés en chaîne par divers intervenants.

Nous publions, en pages suivantes, les fiches d'identité des six sociétés liées à la SNCB pour former la communauté intermodale belge.

On remarquera, parmi les détails donnés, un fait nouveau: la participation des Chemins de fer belges au capital de TRW. Précédemment, toutes les parts de cette société étaient détenues par des entreprises de transport routier. La prise de participation cadre bien dans l'évolution actuelle de l'intermodalisme; elle place en outre la SNCB sur le même plan que les réseaux ferroviaires des pays voisins, qui participent depuis longtemps au capital de leurs partenaires ferrouteurs.

La communauté belge ne se limite pourtant pas à ces six sociétés. Ses rangs comptent encore des entreprises sans participation de la SNCB, qui agissent comme maîtres d'oeuvre de trafics déterminés dont elles confient la traction ferroviaire à l'entreprise publique. Ce deuxième volet de la communauté belge trouvera place dans notre prochaine édition.

## INTERFERRY s.a.

26, Zomerweg - 2030 Antwerpen  
tél.: (03)541.69.50  
télex: 32529 - 33613  
fax: (03)541.68.97

11, New Yorklaan bte 8 - 8380 Zeebrugge  
tél.: (050)54.49.00  
télex: 82347  
fax: (050)54.55.41

33, rue de la Lèche - 4020 Liège (Bressoux)  
tél.: (041)42.10.01  
télex: 24607

Raymond VAN DYCK, directeur  
tél.: (03)542.00.27  
P. VAN DER SANDE, responsable commercial  
tél.: (03)542.16.91/92

Terminaux à Anvers, Zeebrugge, Bressoux; terminaux SNCB de Bruxelles TT, Châtelet, Lauwe LAR, Bressoux; terminaux privés de Athus, Muizen, Gand; également activité dans les gares ouvertes au transport par charges complètes.

Equipement: 20 conteneurs de 40' (POOL), grues portiques de 35 T, straddle-carriers de 35 T, sets de pinces pour manutention de tout type de caisse mobile.

Transports combinés et conteneurs:  
- 1972= 10.620 unités  
- 1985= 59.327 unités  
- 1989= 64.081 unités

41 personnes détachées SNCB et 16 personnes du secteur privé occupées.

Participation de la SNCB: 67,04 %.

INTERFERRY représente, en Belgique, les sociétés Intercontainer et Interfrigo.



# La communauté intermodale belge



## Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats s.a.

Pacific House,  
21, Loodswezenstraat  
8380 Zeebrugge  
tél.: (050)54.36.11  
téléx: 81120  
fax: (050)54.75.20

Marc DUBOIS, directeur général

Terminaux exploités: Shortsea  
Containerterminal (quais 210 - 211),  
Ocean Containerterminal - O.C.Z.  
(quais 201 - 206)

5 portiques (7 à partir d'octobre 1990)

de 30 à 45 T,  
12 straddle-carriers (+ 2 à partir de  
décembre 1990), 2 reach-stackers  
"Bellotti B75", 10 forklifts  
(de 1,5 à 30 T)

Trafic:

Shortsea Terminal: 73.504 conteneurs  
en 1989; 75.100 en 1990 (estimation)

O.C.Z.: 97.130 conteneurs en 1989;  
133.500 en 1990 (estimation)

117 personnes en activité

Participation de la SNCB: 67,82 %.

## INTERFRIGO

1, Wettsteinplatz  
4005 Bâle (Suisse)

A partir du 01 août 1990:  
H.G.R. JACOBS, directeur  
B.JACQUEMIN, vendeur  
tél.: (061)695.33.33  
téléx: 962 231 ifbs ch  
fax: (061)691.08.81

Activité dans toute gare ouverte au  
transport par charges complètes.

Matériel utilisé: wagons réfrigérants,

wagons frigorifiques, caisses mobiles  
frigorifiques.

Transports en wagons réfrigérants et  
frigorifiques: 105.000/an; transports  
intermodaux en caisses mobiles frigo-  
rifiques assurés depuis le 01.01.1990;  
transports en grands conteneurs frigo-  
rifiques: 7.100 TEU/an.

115 personnes en activité.

Participation de la SNCB: 10,03 %.

INTERFRIGO s'occupe également  
des transports en grands conteneurs  
frigorifiques mais n'est pas proprié-  
taire de ce matériel qui doit être loué  
par le client.

## Edmond Depaire s.a.

Siège social:  
25, Pourbuustraat,  
2000 Antwerpen

Direction générale:  
94, avenue du Port  
1210 Bruxelles  
tél.: (02)423.43.11  
téléx: 21145  
fax: (02)423.84.61

Direction commerciale:  
104, avenue du Port, bte 3  
1210 Bruxelles  
tél.: (02)423.43.11  
téléx: 63446  
fax: (02)425.84.61

A.BUEKERS, directeur des  
Transports Ferroviaires & Combinés  
tél.: (02)423.43.08  
téléx: 26242  
fax: (02)424.00.65

E.ONGARO, directeur HVH,  
filiale spécialisée en transports  
combinés  
tél.: (02)423.43.77  
téléx: 24872  
fax: (02)424.84.61

14 sièges en Belgique, à Anvers,  
Bruxelles, Bruges, Charleroi, Hasselt,  
La Louvière, Liège, Namur, Ostende,  
Rekkem, Renaix, St-Niklaas,  
Zaventem, Zeebrugge.

Matériel utilisé: kangourous de 40',  
caisses mobiles de 40', conteneurs de  
20, 30, 40', matériel spécialisé Bulk,  
Flats  
Tout transport ferroviaire et combiné  
vers et en provenance de tous les pays  
européens.  
Volume: 1.500.000 tonnes.

21 personnes en activité dans les seg-  
ments ferroviaire et combiné

Participation de la SNCB: 98,47 %.

## INTERCONTAINER, société coopérative

38, Margarethenstrasse - Postfach -  
4008 Bâle  
tél.: 00.41.61.45.25.25  
téléx: 962 298 ITC CH  
fax: 00.41.61.45.25.45

26, Zomerweg - 2030 Antwerpen  
tél.: (03)541.69.50  
téléx: 32529 - 33613  
fax: (03)541.68.97

Claude DURAND, directeur général.  
L'Europe est divisée en 4 Business  
Units; celle dont dépend la Belgique  
est dirigée par Ulrich SULZER.

Terminaux couvrant 25 pays d'Europe  
(+ la Turquie): 50 grands terminaux  
équipés pour le rail/route; 550 ter-  
minaux plus petits; les gares ouvertes  
au transport par charges complètes



Matériel: 3876 wagons porte-con-  
teneurs spéciaux de 2, 4, 6 essieux  
(28,5 - 93 tonnes) de 40, 50, 60 et 80'  
(44,6 % du trafic INTERCONTAI-  
NER est réalisé par ce matériel);  
matériel ferroviaire spécialisé; pool de  
conteneurs (largeur= 2,5 m.) pour le  
trafic continental.

Tous transports de conteneurs et de  
caisses mobiles, d'une part en prove-  
nance et à destination des ports (trafic

maritime) et d'autre part, entre 2 cen-  
tres européens (trafic continental).

Volume, en TEU (1 TEU = 1 x 20  
pieds): 257.034 en 1971; 904.830 en  
1985; ± 1.121.000 en 1989.

271 personnes en activité, dont 70 spé-  
cialistes détachés.

Participation de la SNCB: 5,75 %.

## TRW s.a.

Jusqu'en août 1990:  
rue Vandenpeereboom - Gare de  
l'Ouest - 1080 Bruxelles  
tél.: (02)410.22.50  
téléx: 24.829  
fax: (02)410.20.82 (direction)  
(02)410.63.18 (commercial)  
(02)410.04.60 (exploitation)

A partir de septembre 1990: 100,  
avenue du Port, 1210 Bruxelles  
tél.: (02)425.41.71 (direction)  
(02)425.50.80 (commercial)  
(02)425.62.51 (exploitation)  
(02)425.62.09 (administration)  
téléx: 24.829  
fax: (02)425.59.59 (direction)  
(02)425.66.47 (commercial)  
(02)425.76.19 (exploitation)

A. CORBEEL, directeur général  
R. DESMET, directeur commercial



A. ESTERZON, directeur  
Administration & Gestion  
T. STRUYF, directeur exploitation

7 terminaux, à Anvers Schijnpoort,  
Bressoux, Bruxelles TT, Châtelet,  
LAR, Ostende, Zeebrugge.

Wagons privés + wagons réseaux des-

tinés au transport combiné.

Volume transporté: en 1988: 47.285  
envois; en 1989: 59.705 envois.

48 personnes en activité.

Participation de la SNCB: 5,64 %.

# Liaisons transalpines

## Une botte secrète ?

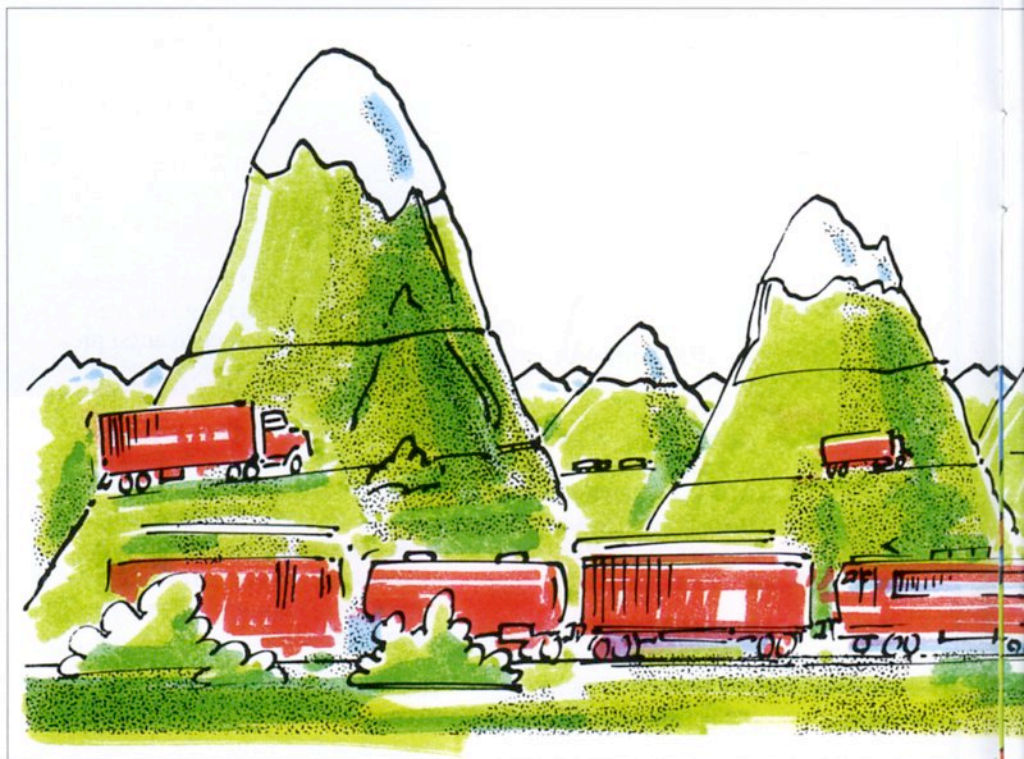
A l'image de leurs voisins suisses, les Autrichiens ont, le 1er décembre 1989, fixé de strictes limitations au trafic routier en transit sur leur territoire, laissant une période transitoire courir jusqu'au 31 mai. On comprend que les transporteurs routiers en conçoivent quelque souci. Pourtant, le chemin de fer leur offre une bonne alternative: il est prêt à leur prêter main forte.

Désormais, donc, la circulation de nuit est interdite aux camions de plus de 7,5 tonnes sur les autoroutes et routes de transit autrichiennes de et vers l'Italie. Le motif en est simple, et ne vise pas à brimer l'important trafic de marchandises entre l'Italie et ses voisins européens septentrionaux.

L'Italie n'est pas facilement accessible, d'un point de vue géographique. Les Alpes forment une barrière qui, si elle a été naguère une excellente défense stratégique, est devenue aujourd'hui un handicap pour le transport commercial. Elles n'offrent passage qu'à trois autoroutes et cinq lignes ferroviaires (qui ne connaît le Brenner et le Saint-Gothard ?). La route ne peut plus absorber la croissance du trafic. S'ajoute à cela que les pays de transit, la Suisse et l'Autriche n'appartiennent pas à la Communauté Européenne. De ce fait, les avantages qu'elles peuvent tirer du trafic de transit routier ne parviennent pas à en compenser les désavantages. La situation était intenable tant sur le plan politique que du point de vue de la technique de transport.

### Ecologie

Les désagréments sont en ordre principal de nature écologique, comme l'ont



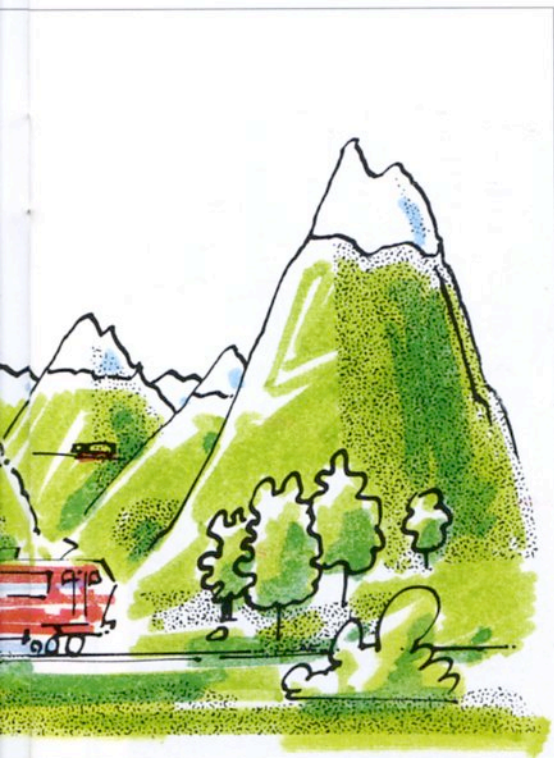
souligné au forum Euromodal 90 Werner Latscha, président des chemins de fer suisses (CFF), Heinrich Uebleis, directeur général des chemins de fer autrichiens (ÖBB), et Günter Topmann, vice-président de la commission parlementaire européenne des transports. Les forêts alpines sont particulièrement sensibles à la pollution atmosphérique; leur détérioration accroîtrait le risque d'avalanches. Dans les petites vallées, le bruit du trafic routier est répercuté et amplifié par l'effet de cuvette. Et il est impensable de consacrer davantage d'espace à des routes. Les habitants de ces régions se sentent atteints dans leur qualité de vie et n'entendent pas supporter cette charge plus longtemps. On le comprend quand on sait que les projections les plus prudentes de la CEE annoncent une croissance de 35 à 100 % du transport de fret transalpin à l'horizon 2010.

Dans une intervention à Euromodal 90, Eugenio Muzio, directeur général de CEMAT, a précisé que de 1965 à 1987,

le trafic de marchandises transalpin se serait accru de 18 à 55 millions de tonnes par an. Selon Intercontainer, ce trafic, dans les deux sens, atteindrait aujourd'hui 75 millions de tonnes. Jusqu'à la fin des années 80, une majeure partie de cette croissance a échappé au chemin de fer. Ce dernier a certes augmenté son tonnage en chiffres absolus, mais sa part de marché semble être tombée de 89 % en 1965 à 30 % aujourd'hui. En cause: une conjugaison de facteurs divers. La nature des marchandises à transporter a sensiblement changé, le développement des infrastructures de transport a porté trop unilatéralement sur le réseau routier, et le chemin de fer lui-même était mal préparé, au cours des années 70, aux nouveaux développements.

### Renversement de tendance

Combinant une volonté politique commune au dynamisme et à l'esprit d'entre-



prise qu'ils manifestent à présent, les réseaux ferroviaires et leurs partenaires devraient renverser cette tendance de manière définitive. Prenons à titre d'exemple le cas de l'Autriche dont le gouvernement entend, d'ici 1994, réduire de 1.600 unités par jour le nombre de camions qui franchissent le Brenner par autoroute.

D'autre part, les liaisons transalpines sont par excellence le terrain idéal pour l'amélioration du transport combiné ou intermodal. En 1987, elles ont fourni quasi la moitié du volume total du transport combiné international géré par Intercontainer et les sociétés de ferroutage. Le ferroutage seul s'est chargé dans les dernières années de 20 % de ces transports. Et la ligne suisse du Saint-Gothard a connu une croissance de 32 % en 1988.

Depuis fin 1989, le chemin de fer est en mesure de relever le défi. Ou, si vous voulez, de placer une "botte secrète" en

direction de l'Italie. Le succès de l'opération tient bien sûr à l'art et la manière. Il contribuera en tout cas à soulager les surcharges routières en prenant en charge une partie du charroi et en absorbant une fraction significative de la croissance attendue. Certes, les problèmes d'écologie et de circulation ne trouveront de solution que si le transfert de la route au rail intervient bien avant et bien au-delà du pied des montagnes, de préférence aussi près que possible des points d'expédition et de destination.

## Modernisation

Le transport intermodal non accompagné en conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques est bien entendu idéal. Il accroît de 40 % la charge nette transportable, par comparaison avec le transport intermodal accompagné, la route roulante. Voilà pourquoi les réseaux ferroviaires préfèrent cette formule, là où elle convient (car certaines circonstances de marché imposent l'acheminement de camions "complets", c'est-à-dire avec cabine et chauffeur).

Reste une question-clef: le chemin de fer dispose-t-il d'infrastructures, de liaisons et de moyens suffisants pour affronter ce raz-de-marée ? Se servant des sillons disponibles dans les horaires actuels, les réseaux Allemand, Autrichien et Italien ont pu en peu de temps ouvrir 31 relations nouvelles. Et d'autres extensions de capacité sont en préparation. La Suisse a lancé l'année dernière les travaux d'une nouvelle voie de percée ferroviaire. Pour ce projet et d'autres adaptations de son réseau, elle investira 1,5 milliard de francs (suisses) afin de tripler en 1994 sa capacité de transit par chemin de fer. L'Autriche modernise également son réseau et prépare la construction d'une nouvelle ligne nord-sud. Les ÖBB ont accru de 29 liaisons leur offre intermodale (accompagnée et non-accompa-

gnée). Ils s'attendent à ce que le rail assure à court terme la moitié du trafic de transit. Selon Günter Topmann, la Communauté Européenne est prête à stimuler les adaptations et éventuellement à les soutenir financièrement, après en avoir discuté avec les pays concernés.

Entre temps, Intercontainer ne s'est pas croisé les bras. Fin novembre 1989, deux nouvelles relations Trans Europ Container Express (TECE) ont vu le jour. Du lundi au vendredi, deux trains (dans chaque sens) réalisent un saut de nuit intermodal entre Munich-Johanneskirchen et Verona-Quadrante Europa. D'autre part, une relation unit le bassin rhénan (Neuss/Cologne) à la Carinthie (Villach), avec correspondance pour la Turquie (Istamboul).

## Offre compétitive

Sans entrer dans les détails, on peut dire que le chemin de fer travaille activement à donner au transport combiné sa fonction d'alternative la plus sensée. Pendant la phase préparatoire à l'application des limitations, le réseau autrichien a mené une politique tarifaire spéciale, afin d'amener des clients à découvrir les avantages du système intermodal. Cet effort de marketing et de commercialisation a mobilisé aussi d'autres réseaux dans le domaine des tarifs, des horaires et des garanties.

Chaque partie peut se réjouir des perspectives ouvertes: les Verts de tous les pays, les habitants des régions surchargées et leurs gestionnaires, mais aussi les producteurs de biens et les transporteurs. Les voilà mieux à même de concilier besoins économiques et respect de la qualité de vie. Les chemins de fer et leurs partenaires du transport intermodal les y aident.

# Belgian Bunkering and

## L'avenir en noir et blanc

Qui a dit que le charbon est dépassé ? Pour nous persuader du contraire, une visite à Anvers a suffi, dans les installations de Belgian Bunkering and Stevedoring Company, qui traite et commercialise la houille.

Cette société se charge de 25 % du commerce (croissant) de charbons dans le port. Elle appartient au groupe des supporters actifs du chemin de fer, et ne manque pas de le faire savoir. Ses tarifs portent un slogan qu'on pourrait croire sorti des services de promotion de la SNCB: "Expéditions par fer = tarif spécial SNCB". BBSC, qui a conquis une solide réputation de qualité, rappelle ainsi à ses clients les avantages du transport par rail. "Le transport ferroviaire est bon marché" nous dit l'un de ses responsables. "Un chargement en wagons est pour nous simple, économique et souple".

De ses cinq terminaux, trois sont réservés à la manutention et au chargement du charbon. C'est là que cette année, BBSC mettra sur le marché, en vrac ou en sacs, 3 millions de tonnes de charbon (contre 2,5 en 1989). De ce volume, 700.000 tonnes auront été lavées et calibrées dans les deux lavoirs très performants du groupe. Le tout étant soumis à une vérification soignée par le laboratoire de contrôle de qualité, qui garantit la livraison d'un produit de haute gamme. Produit diversifié s'il en est, que BBSC vend "à la carte".

### Expansion

Le groupe a fixé ses racines en 1929. Soixante ans plus tard, il se compose de la société commerciale BBSC, du négociant en charbons industriels Carbomet, de la société d'exploitation Vloeberghs, de la société régionale Caloria, du chargeur Vandeputte et du transporteur



Steinman. Il y a peu, l'entreprise s'est acquise une nouvelle concession dans le port, à la darse Hansa, de manière à recevoir des navires de 50.000 tonnes. Sa capacité de stockage en a été portée à 350.000 tonnes, ce qui correspond à un doublement. La surface disponible étant rare dans le port, BBSC utilise aussi une flotte de 30 barges, pour le stockage et le transport entre ses diverses implantations.

L'expansion était une nécessité: la demande de charbon grimpe en permanence. Les deux lavoirs tournent à plein rendement. Chose remarquable si l'on se souvient que d'aucuns considéraient le charbon comme l'énergie du passé. Les charbonnages européens ont cessé - ou sont en passe de le faire - toute exploitation, celle-ci étant difficile et très coûteuse. Et l'Europe s'est tournée vers

les énergies alternatives, notamment l'énergie nucléaire. Ce phénomène, cumulé à un certain ralentissement de l'activité de l'industrie lourde, avait frappé et inquiété le chemin de fer. Mais la tendance semble devoir s'inverser: le charbon entre dans une deuxième jeunesse.

C'est que l'importation de charbon d'outre océan (d'Australie, d'Afrique, d'Asie et d'Amérique), où il est bien meilleur marché que la production européenne, favorise aujourd'hui cette "renaissance" de la houille. Anvers en sait quelque chose, comme d'autres ports européens.

### Rapport inversé

BBSC a saisi la balle au bond. Il n'y a pas si longtemps, son chiffre d'affaires



# Stevedoring Company

provenait pour 80 % de la vente de charbon domestique, et 20 % du commerce de charbon industriel. Nous sommes près aujourd'hui, d'une inversion de ce rapport. Les hivers doux que nous avons connus depuis trois ans n'y sont pas étrangers. Et cela tient aussi à la relance économique, à la popularité croissante du combustible solide et au développement de nouvelles applications industrielles. BBSC vend de plus en plus de charbon-matière première et moins de charbon-combustible. Les Scandinaves, par exemple, utilisent de plus en plus la pâte de charbon dans la fabrication d'électrodes, ou comme matière première pour l'industrie de la peinture. Pechiney, en Haute-Savoie, intègre le charbon dans la composition de (ijzerlegeringen), en a acheté jusqu'ici 10.000 tonnes dans ce but, et augmentera très sensiblement son approvisionnement dans l'avenir (on parle d'un quadruplement - au bas mot).

Ces marchés sur lesquels le charbon est une matière première ont l'avantage d'une grande stabilité. Ils ne dépendent pas des impondérables atmosphériques et sont moins liés à la conjoncture. "Mais nous n'abandonnons pas le charbon domestique" précise notre interlocuteur. "Les particuliers - et parmi eux les moins aisés - doivent pouvoir être sûrs de pouvoir encore se chauffer".

En 1989, quelque 1.700 wagons ont été chargés de charbon domestique. Pour 1990, on s'attend à une baisse de 500 unités. Mais la prévision n'est pas définitive, et la baisse est largement compensée par le transport de charbon industriel. Ce créneau, stable ces dernières années (2.000 wagons par an), devrait connaître une forte expansion: un quadruplement, dit-on à Anvers. Au total, BBSC chargerait de 10 à 12.000 wagons en 1990.

Les clients sont les producteurs d'électricité, la sidérurgie, les producteurs de coke et les cimenteries - belges et étrangers. BBSC exporte principalement vers la Scandinavie, l'Allemagne, la France, l'Espagne et le Portugal.

## Comme des oeufs frais

La réorientation de la politique énergétique ouvre d'intéressantes perspectives, parmi lesquelles un accroissement de production dans certaines centrales électriques classiques. Trois nouvelles centrales belges de 600 Megawatt sont en chantier. Chacune consommera un million de tonnes de charbon. BBSC et la SNCB ne laisseront pas échapper cette occasion d'augmenter leur activité. BBSC a aussi fait l'expérience de l'approvisionnement d'Intercom en charbon russe. Avec succès, puisque l'année 90 verra passer 300.000 tonnes chargées dans 6.000 wagons. Et la collaboration avec Arbed se développe également, tandis que le charbonnage allemand Sofia-Jacoba expédiera en 90 quelque 3.000 wagons de charbon domestique destiné à la Grande-Bretagne. Ces charbons arrivent par rail, sont lavés dans les installations de BBSC, puis transbordés sur des caboteurs. Le lavage et la manutention sont les points forts de BBSC: pas un kilo de charbon brut n'est perdu et chaque produit fini est commercialisé. "Le charbon doit être traité comme des oeufs frais" précise notre interlocuteur.

Un message que la SNCB intègre parfaitement. Nos responsables marketing à Anvers s'efforcent en effet de nouer un contact direct et souple avec les dirigeants de BBSC, de sorte que le service soit idéalement adapté aux besoins du client (et BBSC n'est pas une exception !). Luc Mullié, notre représentant commercial, et son collègue Jacques Vanderheyden, s'en expliquent en trois mots: "Une bonne communication permet de prévenir les problèmes".

## Tout sucre

Si Belgian Bunkering peut inscrire son nom en noir de charbon, le blanc s'y ajoute depuis 1982: la société, depuis 8 ans, traite et entrepose aussi du sucre. Elle le fait exclusivement pour le compte de tiers. Le sucre en vrac arrive de

France et de Belgique, ainsi que d'Allemagne, mais en quantité réduite. Il est destiné à l'exportation maritime vers l'Afrique et l'Asie. Cette facette "contrastée" de BBSC est essentiellement saisonnière; elle connaît une pointe de septembre à décembre. Lorsque nous y sommes passés en début d'année, le terminal semblait endormi; il ne nous en a pas moins impressionnés.

Des wagons spéciaux de CITA amènent sur raccordement le sucre en vrac. Le déchargement par gravité amène la matière dans une fosse qui conduit aux installations de traitement. L'intérieur des wagons jaunes bien connus (nous en parlions il n'y a pas deux ans) est revêtu d'une pellicule qui garantit la protection des produits alimentaires transportés. Pour une charge utile de 57 à 58 tonnes, ils offrent une capacité de 93 m<sup>3</sup>. Le raccordement peut accueillir simultanément deux trains complets de 1100 tonnes, soit une quarantaine de wagons. De la fosse de déchargement, le sucre est conduit vers l'une des quatre ensacheuses électroniques; il y est pesé, et conditionné en sacs de 50 kilos. Le processus est entièrement automatique, de l'arrivée du train à la fermeture des sacs. Une bande transporteuse achemine ensuite les sacs vers l'entrepôt ou vers un navire. Des machines spéciales palettisent les sacs afin de réaliser un stockage rationnel. Un vrai bijou d'automatisation !

Le noir et le blanc sont donc les couleurs chéries de BBSC. Et cela se confirme: lors de notre passage, à deux pas du terminal sucrier, BBSC déchargeait un navire turc pour entreposer des sacs de poudre de borax, nouveau créneau dans lequel la société pourrait s'insérer si l'essai s'avère concluant.

Le renforcement de ses parts de marché dans ses secteurs classiques et une prospection judicieuse ouvrent de bonnes perspectives à BBSC: l'avenir y est, pourrait-on dire, "tout sucre tout miel". Des délices auxquels la SNCB est heureuse de goûter également.

# SCALDO

## Belgique - Autriche sur programme garanti

Le cercle encore relativement restreint des EURAILCARGO vient de s'agrandir en accueillant un nouveau venu. Nous sommes fiers de vous présenter ses qualités.



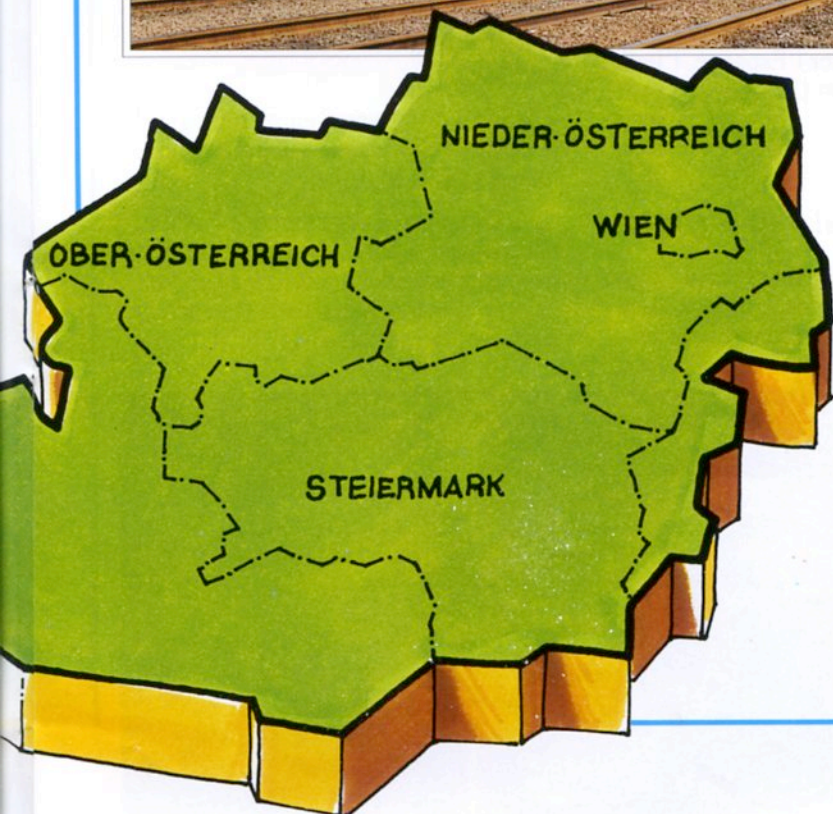
**1. SCALDO** assure une liaison directe entre les grands centres industriels belges et de Flandre Zélandaise d'une part, l'est de l'Autriche couvrant les zones de Nieder - et Ober - Osterreich, Steiermark et Vienne d'autre part, le point frontière unique étant Passau.

**2. SCALDO** propose une vitesse commerciale élevée. En tout au plus 48 heures, il est à destination. Et comme le dédouanement est effectué soit au départ, soit à l'arrivée, il n'y a pas d'arrêt en frontière.

**3. SCALDO** observe les délais de livraison contractuellement garanti. Si, malgré tout, un retard à la livraison de plus d'une heure survient par rapport au délai précisé dans le contrat, 10 % du prix de transport seront automatiquement remboursés au client. Autre avantage, par ailleurs commun à tous les EURAILCARGO: cette fiabilité de mise et remise à disposition des wagons assurée chaque jour, à la même heure, est offerte sans aucun supplément de prix.

**4. SCALDO** part pour l'Autriche tous les jours, du lundi au vendredi, à la même heure programmée. Une condition doit être respectée: l'incorporation des wagons dans les trains en partance est assurée s'ils sont remis au transport avant l'heure limite d'acceptation fixée au préalable avec le représentant commercial local.

**5. SCALDO** devient ainsi, pour le client, même occasionnel, un précieux auxiliaire des programmes "just in time".





## l'etape commerciale d'une restructuration

Réalisée en 1989, une étude qualitative axée sur l'image, la dénomination et le service rendu a montré comment les décideurs, clients et non clients, perçoivent le secteur "envois de détail" de la SNCB.

La conception d'une image et d'un service nouveaux a pris pour base les conclusions de cette étude. En ce qui concerne l'identité, trois normes majeures ont guidé les créateurs:

- suggérer la puissance et la capacité du service au sein d'une grande société;
- affirmer le dynamisme et la fiabilité générés par la restructuration géographique et la rénovation des méthodes;
- signifier synthétiquement la nature de l'offre.

Le choix du logo ABX et des teintes répond aux besoins et aux normes énoncés.

ABX a une triple signification: transport de colis d'un point A à un point B; acceptation des envois le jour A, livraison au destinataire le jour B à l'intérieur de nos frontières; adjonction à cette offre de base d'une série de services X, comme express.

En jaune sur un fond rouge qui induit un mouvement ascendant, le logo ABX apparaît sur un support bleu puissant, qui est désormais la livrée des véhicules routiers en service sur l'ensemble du territoire (ces véhicules seront repeints à l'occasion des entretiens auxquels ils sont soumis). Cette version trichrome apparaît aussi sur des drapeaux, des enseignes, et sur certains documents publicitaires.

Le tout est interprété en version monochrome (bleu) pour diverses utilisations, parmi lesquelles les documents administratifs.

### Les perspectives "produit" et "service"

La politique d'avenir d'ABX s'oriente sur trois axes:

1. activation des produits actuels et lancement d'offres diversifiées;
2. amélioration de la qualité du service et extension de l'offre d'acheminement, d'entreposage, de traitement, de gestion de stocks;
3. intégration du traitement et de la facturation grâce à l'échange de données dans un système informatique performant.

Dans le concret, ABX prévoit plusieurs nouveautés ou élargissements de gamme à brève échéance.

### Produit international classique

Dès le 1.7.90, sous le nom EURAIL-COLIS, création d'un tarif "européen" qui, en plus des 5 pays déjà desservis, reprend les 5 pays suivants: Autriche, Danemark, Norvège, Suède et Suisse. A terme, de nouvelles extensions devraient concerner l'Espagne, l'Italie et des pays de l'Est (Hongrie, RDA, Yougoslavie).

### Service international rail + route

Formule d'acheminement routier direct, en réponse à la demande du marché. Des essais commenceront prochainement à destination du Grand-Duché de

Luxembourg. Un projet avec les Pays-Bas est en négociation.

### Développement de l'offre express internationale

*Vers la France*

Dès le 18 juin 90, nouveau service express à délai garanti: 24 heures pour la zone nord (Paris et Lyon inclus), 48 heures pour la zone sud.

*Vers d'autres pays*

24 réseaux ferroviaires européens préparent la fusion des produits internationaux TCEX et Eurail-Express, de manière à proposer:

- un service performant en 24/48 heures avec délai garanti;
- une offre meilleur marché pour des envois un peu moins urgents.

A plus long terme, les possibilités offertes par le train à grande vitesse seront exploitées pour améliorer encore les performances. A cet égard, les réseaux ferroviaires négocient l'établissement de services:

- "same day delivery" entre la Belgique et la Grande-Bretagne dès l'ouverture du tunnel sous la Manche;
- TGV-express, à développer en même temps que le réseau ferroviaire européen de grande vitesse, et à ouvrir aussi aux besoins d'autres utilisateurs (fret aérien, poste, services courrier).





## A VOULOIR ALLER TROP VITE, CERTAINS EN OUBLIENT L'ESSENTIEL.

ABX succède au Service Colis de la SNCB. Affichant de nouvelles couleurs (bleu, rouge, jaune), un parc automobile de pas moins de 600 camionnettes, camions et semi-remorques, et une ambition de taille. On ne va rien vous cacher. Nous ne sommes pas comme ces courriers express qui sont devant votre porte avant même que vous n'ayez raccroché le téléphone. Mais dans votre société, la vitesse est-elle toujours indispensable? Vous avez certainement des colis dont l'envoi peut être planifié des jours ou des semaines à l'avance. Ou qui doivent être livrés à un moment bien précis. Ou qui sont volumineux ou lourds. C'est là que nous intervenons. Grâce à notre large infrastructure,

et à nos 13 centres ABX disséminés dans tout le pays, nous livrons tous vos colis, petits et grands, lourds et légers, dans pratiquement toute la Belgique en 24 heures. En plus, c'est vous qui déterminez où et comment le colis doit être livré. Directement chez votre client, ou dans l'un de nos 13 centres. Franco de port ou non, contre remboursement ou non. Et puis, la rapidité, ça se paie. D'où nos prix très concurrentiels. Pour ne pas dire bon marché. Alors, si vous avez des colis à livrer, et que vous avez entre 12 et 24 heures, soyez plus rapides que vos concurrents. Appelez ABX au 02/525.26.53. Donnez-nous 24 heures et nous déplaçons des montagnes.





## Belgique - Scandinavie Direct et rapide

Vous l'avez lu dans une précédente édition: nous entendons agir pour accroître nos parts de marché dans les secteurs et sur les axes où nos chances sont les meilleures.

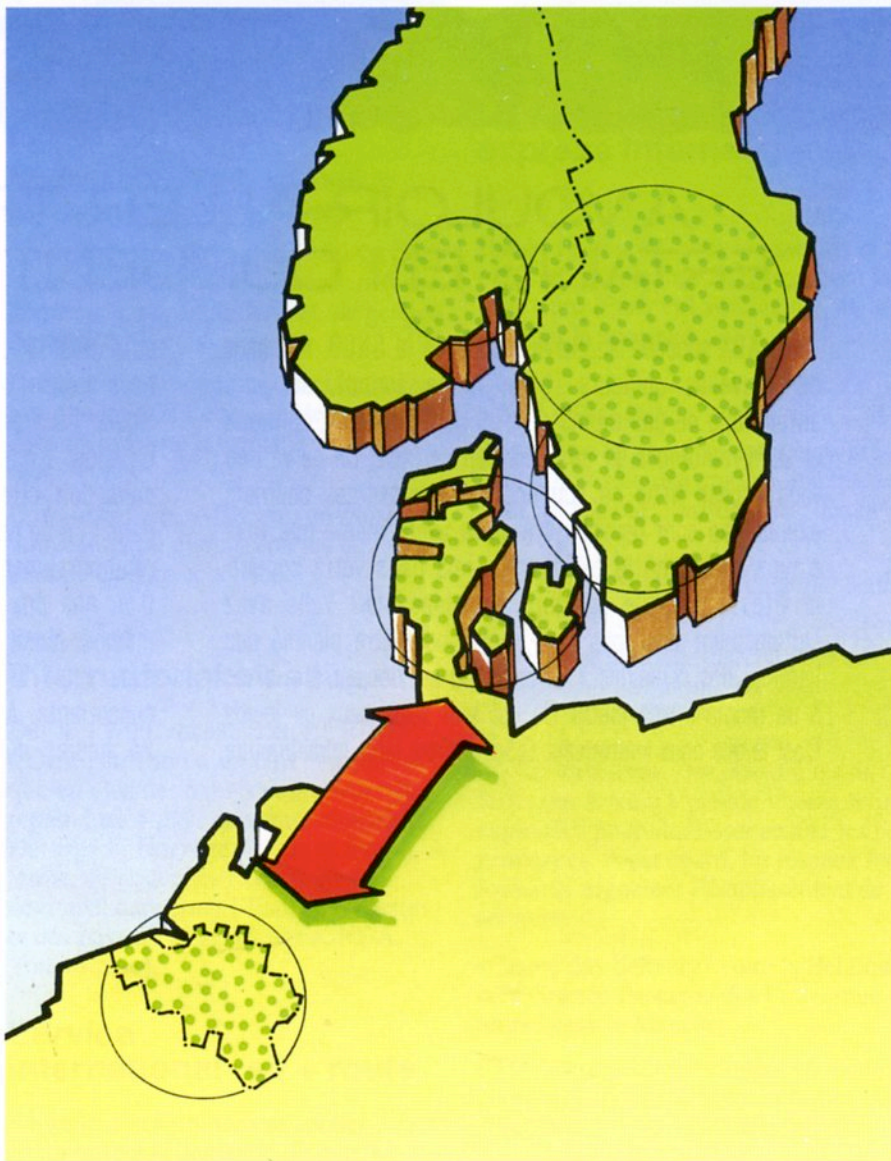
**D**e diverses études et de certaines projections, il ressort que nous pouvons augmenter très sensiblement les tonnages réalisés aujourd'hui entre la Belgique et les pays scandinaves. L'objectif est de doubler le volume actuel. Pour atteindre un tel objectif, il était nécessaire de mettre au point un outil attrayant: c'est NORLINK.

### Une liaison directe est née

Depuis le 29 mai, un train quitte la Belgique cinq fois par semaine, dans l'après-midi, pour gagner la Scandinavie. Toutes les gares belges sont ainsi reliées directement à toutes les gares danoises, suédoises ou norvégiennes. La Flandre Zélandaise, elle aussi, fait partie de la zone géographique belge couverte par NORLINK.

### De 3 à 5

Désormais, NORLINK permet d'accélérer l'acheminement de 24 heures, notamment en évitant les arrêts en frontière. En effet, le dédouanement étant accompli au départ selon les modalités habituelles par le client ou par le chemin de fer mandaté par lui, il n'y a pas d'arrêt à la frontière belgo-allemande; les délais compris entre le chargement et le déchargement des marchandises sont ainsi limités à 3 jours pour le sud de la Suède, 5 jours pour les autres gares suédoises et la Norvège.



### Train pluritechnique

NORLINK, c'est aussi la possibilité de choisir une technique de transport en concordance avec les exigences spécifiques de chaque client.

Aussi ce train direct est-il accessible aux transports conventionnels (en wagon) comme aux techniques intermodales (en conteneur ou caisse mobile).

### Le prix

Les avantages nouveaux sont offerts aux conditions du tarif 8450 Belgique - Pays Nordiques. Un coup de téléphone à notre antenne locale et la question sera examinée, le prix déterminé et les conditions expliquées.

NORLINK, l'outil attrayant.

# Le courant passe



Le zinc est souvent associé chez nous à la société des Mines et Fonderies de Zinc de la Vieille-Montagne" mieux connue sous l'appellation plus simple de "Vieille-Montagne". Il est vrai que cette société a vu le jour presque en même temps que la Belgique, dans la région liégeoise, à Angleur où se trouve d'ailleurs son siège central. Belge de naissance, la Vieille-Montagne déborde aujourd'hui de nos frontières, essentiellement en France, en Allemagne et en Suède ainsi que, dans une moindre mesure, dans d'autres pays européens ou nord-africains.

## Du brut au pur

Le siège de Balen-Wezel, près de Mol, date de 1889 et s'étend sur près de 400 hectares le long de la voie ferrée Anvers - Hamont. Le canal de Campine dessert lui aussi ce vaste domaine industriel par où sont importés via la Métropole une partie des minerais d'outre-mer. Plus de 800 personnes y travaillent.

Deux activités majeures sont concentrées à Balen-Wezel:

- la désulfuration du minerai de zinc conjuguée à la production d'acide sulfurique;
- la production proprement dite de zinc par voie d'électrolyse.

Les résidus de ces activités - le plomb, le cuivre, l'argent, l'or, le cadmium, le mercure, le thallium, le cobalt, ... - sont également traités sur le site. Le résultat: près de 190.000 tonnes de zinc et une pureté de 99,995 % !

L'électricité joue un rôle essentiel dans le long processus de purification du minerai. Pour améliorer le rendement des installations, Vieille-Montagne a décidé de remplacer 5 petits transformateurs par une seule unité procurant un maximum de 110.000 ampères sous 500 volts, soit une puissance de 55 mégavoltampères. A lui seul, le nouveau transfo fournira 70 % de toute l'électricité nécessaire à la production du zinc par électrolyse.

La société "Vieille-Montagne" passe ainsi commande auprès de la "Fa SIEMENS TRAFOWERK" de Nuremberg et fait appel au savoir-faire des chemins de fer allemands et belges pour amener chez elle cette masse impressionnante par ses dimensions et par son poids colossal de 152 tonnes.

En Belgique, c'est le service "transports exceptionnels" qui étudie la faisabilité d'un tel transport. Au terme de l'étude

et après concertation, le client opte pour le chemin de fer. A ce stade, un itinéraire précis avec horaire est établi, et un second mis en réserve... pour toute éventualité.

## Catégorie super lourd

A son entrée en Belgique à Raeren, le convoi subit encore une visite technique obligatoire effectuée par les services techniques; sa progression sera étroitement surveillée pour un maximum de sécurité.

Accouplé à 2 wagons-allonge, le wagon porteur en impose: il mesure plus de 37 mètres de long, pèse à vide 102,2 tonnes et ne compte pas moins de 16 essieux ! Chargé, son poids atteint ici 254,2 tonnes soit 6 tonnes/essieu et 6,88 tonnes/mètre.

Aussi, certains points de passage, tels le viaduc de Montzen à Moresnet, d'une longueur de plus de 1 kilomètre, et le pont sur la Meuse à Visé, sont d'emblée écartés. La traversée de Welkenraedt est exclue: les marquises de la gare seraient arrachées. Bien que la vitesse du train soit limitée à 60 km/heure, il devient encore nécessaire de la réduire à plusieurs endroits, par exemple pour le franchissement du viaduc de Hammersbrücke ou le passage dans les gares. Et afin d'éviter tout désagrément aux usagers des trains de voyageurs, une partie du transport se déroule de nuit.

## Le courant passe

Le transformateur est à destination, comme convenu, au début du mois d'avril. Dès l'automne, il sera opérationnel, fournissant 24 heures sur 24 et 365 jours par an, l'énergie nécessaire au traitement de quelque 385.000 tonnes de minerais bientôt transportées exclusivement par la SNCB, soit une moyenne journalière d'un train et demi déchargé à la cadence de 600 tonnes/heure. Un témoignage supplémentaire de confiance dont nous sommes fiers.

# Finaneste à plein gaz

Chacun trouve son compte dans le système économique le plus efficace et certainement dans notre secteur de production. Le système de transport en est un élément important, nous dit-on chez Finaneste.

Le nom de Finaneste est peut-être moins connu que celui de son prédécesseur Petrochim. La société a été créée en janvier 1988 par Petrofina (65 % des parts) et Neste Oy (35 %). Elle a repris pour le compte des deux sociétés mères la production de base des anciennes activités de Petrochim. La matière première - le naphte - est fournie par les deux actionnaires, qui assurent l'écoulement de la production.

Le naphte est traité dans deux concasseurs situés au dock Marshall, où l'on produit également les matières premières destinées principalement aux industries du plastique, des fibres, du caoutchouc et de la peinture. Vingt milliards de francs sont en cours d'investissement dans une troisième installation du genre sur les terrains de la raffinerie voisine de Petrofina. Ce nouveau concasseur est également un projet commun de Petrofina et de Neste.

Parallèlement à l'augmentation de la capacité, une attention toute particulière a été accordée aux aspects de la sécurité et de l'environnement. Quelque 600 millions de francs ont été consacrés à l'épuration des eaux. Le réservoir de stockage d'éthylène liquide qui était en cours de construction au moment de notre visite comporte un mur de béton de 80 centimètres qui renferme lui-même un double mur d'acier isolé. Le réservoir est ainsi à l'épreuve des catastrophes. Une fois le nouveau réservoir mis en service, un modèle plus ancien contenant du gaz de propylène liquide sera également protégé sur toutes ses faces de manière identique.



## Après concurrence

La zone portuaire d'Anvers connaît actuellement une extension considérable. Les investissements en cours s'élèvent à quelque 100 milliards de francs, ce qui fera d'Anvers le deuxième centre pétrochimique du monde après Houston aux Etats-Unis.

La concurrence est âpre dans ce secteur, en partie parce qu'à présent divers pays producteurs de pétrole disposent en propre de la technologie leur permettant de traiter le pétrole brut qu'ils remontent à la surface. A l'avenir, une surcapacité n'est pas exclue; c'est pourquoi Finaneste entend renforcer sa position de concurrence par le biais d'investissements judicieux.

L'entreprise fournit les matières premières qui doivent subir un stade ultérieur de traitement, sans être complexes en elles-mêmes sur le plan de la composition mais en présentant une grande pureté et des exigences strictes au niveau de la sécurité, du stockage et

du transport. Elle ne peut donc pas vivre entièrement de ses propres ressources, mais dépend du secteur pétrochimique, d'autres entreprises qui à leur tour traitent notamment l'éthylène, le propylène et les hydrocarbures de la série aromatique.

Une collaboration étroite avec les entreprises de la région se révèle donc également indispensable. L'efficacité et le transport jouent à ce stade un rôle vital. Finaneste fait sur ce plan figure de béni des dieux, ou plutôt de ceux qui ont choisi en 1951 le lieu d'implantation de Petrochim.

Sa situation apparaît stratégique de par les accès directs à la mer, aux eaux intérieures, à la route et naturellement aussi au chemin de fer. On trouve en outre dans la zone portuaire pléthore de prestataires de services, tels des entrepôts où l'on peut aller chercher un surplus de propylène via le chemin de fer.

Les wagons qui servent au transport des gaz liquides sont des wagons de particuliers, qui satisfont aux normes de la



SNCB, ainsi qu'au règlement sur le transport international de matières dangereuses par chemin de fer. Ils sont loués par le client ou le fournisseur. A leur arrivée, les chargeurs les soumettent à une inspection visuelle approfondie sur la base d'une check-list. Le contrôle porte sur les freins, l'équipement, les plaques orange mentionnant les codes des marchandises dangereuses. Il est particulièrement sévère pour des raisons de sécurité. Si l'on constate une irrégularité, le wagon est évidemment retiré de la rame. Le contrôle vise également à éviter toute surcharge des wagons. Lors du déchargement, un wagon de gaz n'est jamais vidé complètement: quelques centaines de kilogrammes y restent toujours. Il convient par conséquent de calculer avec précision la quantité de gaz résiduel dans le wagon "vide". En raison des exigences en matière de pureté, chaque wagon est utilisé pour le transport d'un seul produit.

## Des relations excellentes

"Meilleures sont nos relations avec la gare de formation locale et mieux nous pouvons produire", nous dit-on chez Finaneste. Une excellente relation s'est établie ces dernières années entre l'entreprise et la SNCB. Plusieurs contacts sont établis chaque jour entre le producteur et le transporteur; la collaboration n'a jamais été aussi étroite et féconde. "Grâce à la crédibilité, nous réalisons à l'heure actuelle des trafics que nous n'aurions pu acquérir précédemment", précise Alain Van Der Linden, directeur du département "logistics & coordination". "Nous ressentons très fort au sein de la SNCB la volonté de répondre à nos besoins avec un maximum de souplesse. Le personnel de la SNCB a une très bonne connaissance de nos conditions de travail. Il arrive régulièrement que nous prenions contact avec eux lorsque nous attendons un train; c'est pourquoi nous avons besoin d'un service spécial pour pouvoir amener ce

train directement dans nos installations. Et cela s'avère possible. Pour nous, cela rend le système bien plus fiable, ce qui représente une valeur inestimable dans notre programmation."

Comme l'entretien d'un parc de wagons destinés au transport de gaz n'est pas une mince affaire, financièrement parlant, les clients essaient d'appliquer un système de rotation maximale pour les wagons. Ils peuvent de la sorte limiter le nombre d'unités en fonction des quantités à transporter.

## Gain de temps

Cette communication bilatérale étendue a pour conséquence une résolution rapide des problèmes éventuels. Comme le fait remarquer Wim Van Alsenoy, directeur du département "forwarding & traffic": "La manutention plus précise et les interventions rapides nous font parfois gagner plusieurs jours par rapport au passé. Retrouver un wagon égaré pouvait auparavant durer un bon bout de temps. Actuellement, tout cela est suivi de beaucoup plus près, grâce notamment au système RailEasy qui nous permet de contrôler nous-mêmes les wagons. Nous sommes des conditionnels de RailEasy."

Selon son responsable local du marketing Jacques Vanderheyden, la SNCB oeuvre à un perfectionnement plus poussé du système qui facilitera la fourniture de services transfrontaliers. D'autres améliorations sont encore attendues, telle l'introduction de trains d'axes avec délais garantis. Le train Interdelta vers Lyon et Marseille est d'ores et déjà opérationnel. Bientôt, des trains du même genre partiront également vers l'Autriche, vers Paris, et pourquoi pas d'autres destinations...

Il ne fait aucun doute pour Finaneste que le transport ferroviaire offre également des services très utiles sur de courtes distances comme c'est le cas pour le port d'Anvers qui ressemble fort à une mosaïque. L'usine de

polyéthylène Petrochim a un besoin constant de matières premières en provenance des installations de Finaneste. Petrochim est distant de quelque 5 kilomètres; aussi le transport des produits s'effectue-t-il par chemin de fer. Les wagons qui, dans ce cas également, appartiennent à des particuliers, sont chargés la nuit et assurent une sorte de service de navette. Un simple téléx à la SNCB suffit pour aller les chercher. La force du système réside dans la simplicité de la procédure. Pas besoin de lettres de voiture; aucun document ne doit par conséquent être introduit dans les gares de triage, ce qui se traduit une fois encore par un gain de temps. En outre, il existe également des trafics de matières premières à partir de Rotterdam.

## Simple

"Keep it easy", tel est le principe auquel souscrit Finaneste; de là cette remarque quelque peu critique: "une facture des chemins de fer n'est pas facilement déchiffable". "La facturation et les opérations administratives relatives aux frais de transport peuvent encore être améliorées. On assiste à un brassage d'une telle foule de données que l'essentiel s'y perd", remarque Wim Van Alsenoy, qui concède que cet aspect a déjà fait l'objet de remaniements.

Cette imperfection - qui d'ailleurs ne sera bientôt plus qu'un mauvais souvenir - ne fait toutefois pas l'objet de lourdes critiques. Outre la sursaturation du réseau routier, la fiabilité croissante, ainsi que la souplesse du transport ferroviaire font qu'une tendance se dégage de plus en plus en faveur de ce transporteur dans ce secteur qui est constamment à la recherche du moyen de transport le plus sûr et le plus rationnel. "L'évolution favorable en termes de production globale", nous dit Alain Van Der Linden, "pose les bases d'une expansion accrue".

# L'agence SNCB de Bâle fête ses 100 ans: un sacré gâteau!

En 1890, le roi Léopold II avait par décret autorisé la création d'une représentation commerciale de la SNCB à Bâle. Cent ans plus tard, l'agence y est toujours implantée et remplit sans faillir la mission qui lui est confiée. Cent ans, un anniversaire pas comme les autres.

## Cent ans sans rides

Quand un petit réseau se sent un peu à l'étroit à l'intérieur des frontières nationales, il y a nécessité pour lui d'élargir les horizons. La SNCB est donc représentée à l'étranger par des agences commerciales à Paris, Cologne, Londres, Luxembourg et Bâle. Chacune de ces têtes de pont a des caractéristiques et des priorités propres au pays d'accueil.

Ainsi, la représentation générale pour la Suisse et l'Italie située à Bâle a-t-elle une situation géographique particulière: à la croisée des axes ferroviaires européens nord/sud et est/ouest. Noeud des relations entre le Benelux, la Suisse, l'Italie, la mer du Nord et la Méditerranée, c'est plus qu'un carrefour, c'est un point stratégique situé au confluent de trois frontières.

La logistique représente une part prépondérante dans la longue chaîne de la production. C'était déjà vrai il y a cent ans; avec la mise en vigueur d'un tarif direct au 1er avril 1991, avec l'ouverture des frontières en 1993, cette part va encore s'accroître.

Il y a cent ans, il fallait faire preuve d'audace, d'esprit d'initiative, de dyna-

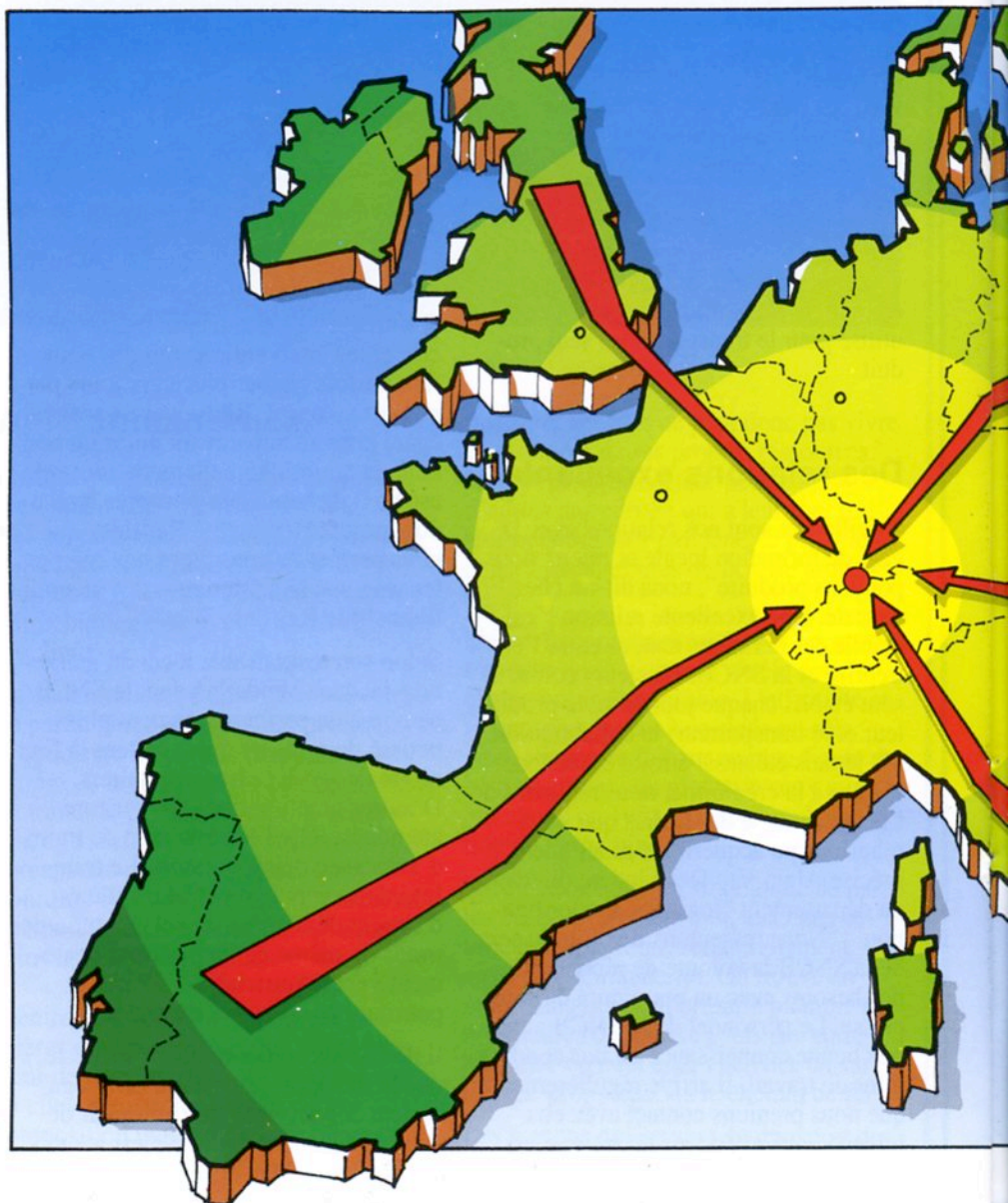
misme commercial; aujourd'hui, il faut le faire encore plus et garder intacte toute la jeunesse de l'esprit d'entreprise. L'équipe Marketing-Ventes de Bâle l'a d'ailleurs très bien compris, avec d'excellents résultats à la clef.

## Des objectifs

Ils sont au nombre de trois: compétitivité (de l'offre), fiabilité (service

régulier) et vitesse (acheminements rapides). Pour les atteindre, il est impérieux d'adapter constamment les structures ferroviaires aux besoins du client et de bien s'intégrer dans le monde complexe des transports.

Le choix de la cité rhénane n'est pas le fait du hasard. En effet, on trouve à Bâle le siège de non moins 69 entreprises de transports internationaux. Les contacts, si significatifs, entre la SNCB et





ses partenaires Intercontainer et Interfrigo, les transitaires et les chargeurs s'en trouvent singulièrement facilités. Or, tous les moyens de transport - eau, route, fer - ne peuvent travailler isolément et sont amenés à coopérer de plus en plus étroitement. L'essor du transport combiné en témoigne.

### Des chiffres "marchandises"

Alphonse SCHWANEN, qui dirige l'agence, est fier d'en rappeler quelques performances. Ainsi, si 68 % représentent la part du trafic international par rapport au trafic total de la SNCB, la part du trafic international géré par Bâle est de 20 %. Et que penser de l'augmentation de 5% en 1989 du trafic entre la Belgique et la Suisse par rapport à l'année précédente, soit 1,9 million de tonnes ? Quant aux échanges avec l'Italie, ceux-ci s'élèvent à 2,79 millions de tonnes, soit une progression de 11 % par rapport à 1988.

### Ils y étaient

La cérémonie académique d'anniversaire se tenait dans l'Hôtel de Ville de Bâle. Outre la presse, les délégations du monde diplomatique et gouvernemental, les représentants d'autres réseaux ferrés ainsi que 300 clients suisses, plusieurs hauts responsables de la SNCB avaient fait le voyage et relevaient de leur présence cette manifestation. Citons: Didier REYNDERS, président du conseil d'administration, Etienne SCHOUPPE, directeur général, Jacques CORNET, directeur général adjoint, Léo PARDON, chef du service voyageurs, Francis DE POOTER, chef du service marchandises.

# Nos forces de vente dans le sud-est



Le District du sud-est, qui regroupe sous cette appellation les provinces de Liège, Namur, Luxembourg ainsi que le sud-est du Brabant Wallon, dispose d'un réseau de communications par voies ferrées fort intéressant. Limitrophe de la République Fédérale d'Allemagne, des Pays-Bas, du Grand-Duché du Luxembourg et de la France, il dispose également de multiples atouts privilégiant surtout les échanges européens:

- une gare de formation importante située au coeur du bassin sidérurgique: Kinkempois;
- des liaisons directes avec les pays voisins via les points frontière de Visé - Eisdén, Montzen - Aachen W., Gouvy - Trois-Vierges, Sterpenich - Kjeinbettingen et Athus - Mont-Saint-Martin;



## Agence de Liège

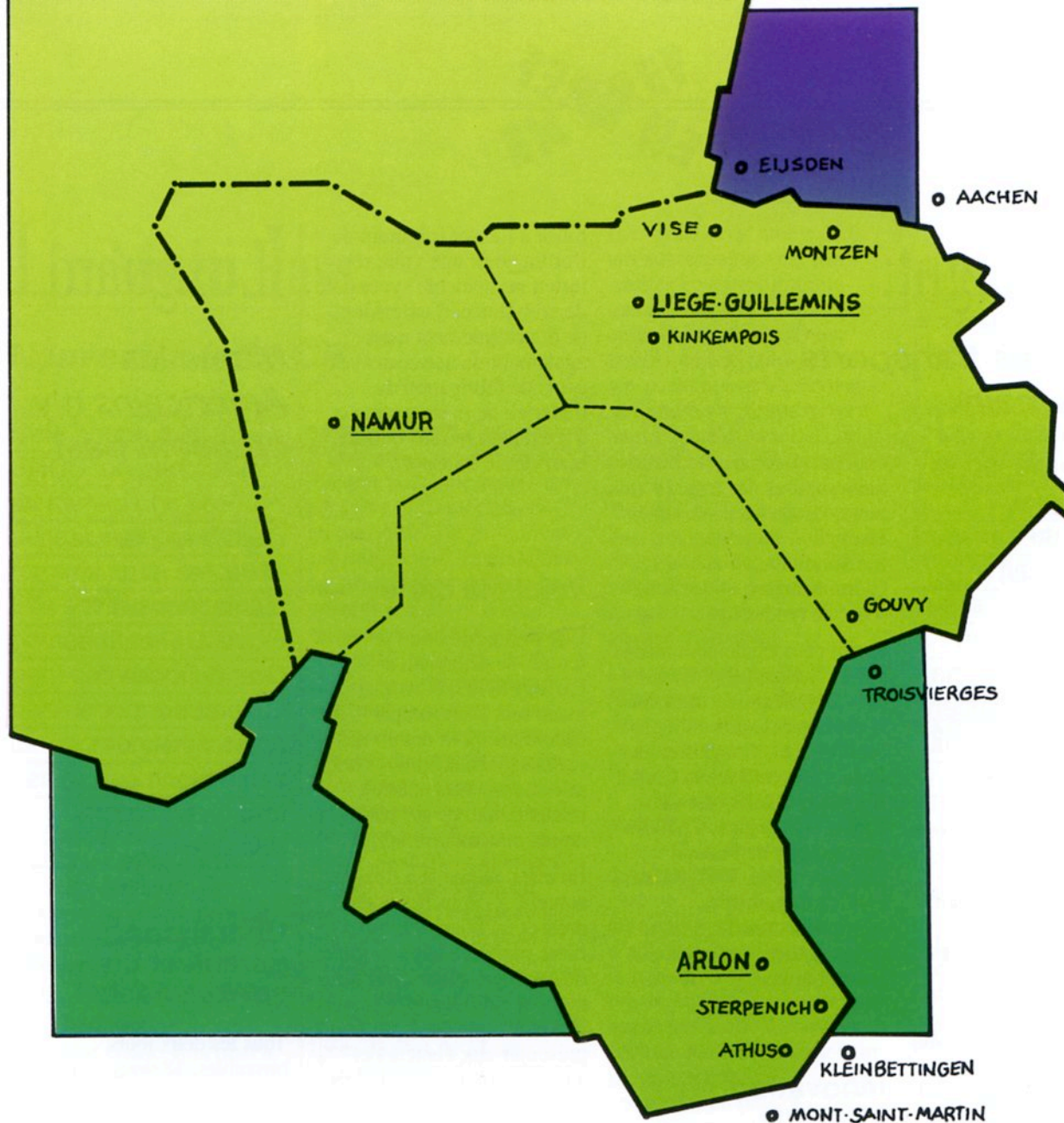
6. J. DETERVILLE - Chef de division - spécialité: produits métalliques
9. G. FERY - Prospection - spécialités: matières premières et produits finis pour la sidérurgie, transports spéciaux
3. J. BRIXHE - Animation de la cellule marchandises
2. M. CREUSEN - Information tarifs
4. A. COOPMAN - Assistant à la vente

## Agence de Namur

8. A. COLLIN - Représentant commercial - spécialité: produits des carrières
5. C. BIZON - Prospection - spécialité: produits forestiers
1. C. DIEUDONNE - Assistant à la vente

## Agence d'Arlon

7. G. VANDENHOOF - Représentant commercial - spécialité: produits pour l'industrie du papier



- trois chantiers "rail-route" bien situés pour les échanges avec les ports de la mer du Nord ainsi que le sud de l'Europe et qui couvrent chacun un large hinterland: Athus, Bressoux, Renory (Port);
- une collaboration étroite avec le Port Autonome de Liège, troisième port fluvial européen, via les gares de Monsin et de Renory (Port).

Quels sont les produits expédiés ou reçus par les entreprises situées dans le district du sud-est ?

A tout seigneur, tout honneur, bien sûr la sidérurgie du bassin liégeois se taille la part du lion avec les minerais, les charbons, la fonte en fusion, les coils à chaud, les coils laminés à froid revêtus ou non, le fer blanc. ...

A côté de ce géant, nous trouvons également d'autres entreprises dont la taille est loin d'être négligeable dans des secteurs très diversifiés tels les tubes en acier, les chaux, la dolomie, les pierres calcaires, les charbons industriels et domestiques, les produits chimiques, les bois en grume ou de distribution, les produits pour les papeteries (pâte, carbonate de calcium, kaolin), les conteneurs, les caisses mobiles, etc.

Pour servir au mieux les intérêts de cette clientèle importante et diversifiée, nous disposons au sein de la Division Marketing - Ventes de trois agences commerciales très bien situées géographiquement et au centre de l'activité industrielle:

- l'agence de Liège, sise en plein milieu de la sidérurgie liégeoise.

Adresse: 87, boulevard de la Sauvenière 4000 Liège  
Tél.: 041/23.17.13 ou 23.63.13  
Fax: 041/23.17.13  
Télex: 42655

- l'agence de Namur, bien implantée à proximité des chauffourniers et idéalement placée entre les massifs forestiers de la Famenne, des Ardennes liégeoises et luxembourgeoises.

Adresse: 7, rue Borgnet 5000 Namur  
Tél.: 081/22.30.84  
Fax: 081/22.91.21

- l'agence d'Arlon, à la disposition du Sud-Luxembourg et du "Pôle Européen de Développement".

Adresse: 61, avenue de la Gare 6700 Arlon  
Tél.: 063/22.41.15  
Fax: 063/22.41.15

# Eurofreight:

*le futur des transports,  
c'est demain*

EUROMODAL 90, le premier forum européen du transport combiné venait à peine de fermer ses portes que déjà un autre événement marquant de cette décennie naissante prenait la relève, tambour battant.

Il est vrai que sur le Continent européen, les transports connaissent une seconde jeunesse; demain, ils seront "sans frontières" ou ne seront pas.

Au-delà de la perspective du grand marché commun, l'ouverture à l'Est met encore plus en lumière les potentialités du secteur du transport.

## **SNCB ? Présente !**

Voilà qui donnait une importance particulière à la foire internationale EURO-FREIGHT, avec à la clef la présentation de produits et de services offerts par les compagnies ferroviaires, aériennes, maritimes ou routières, l'ensemble ponctué de démonstrations et de conférences. Celle-ci se tenait du 9 au 11 avril au Brussels International Conference & Exhibitions Centre (BICEC). Bruxelles allait ainsi devenir pendant trois jours la Capitale européenne du transport.

Tous les maillons constituant la longue chaîne du transport

étaient concernés: les manutentionnaires, les expéditeurs, les transitaires, les chargeurs, les armateurs, les transporteurs... Nous, les chemins de fer, étions forcément au rendez-vous.

Parmi ceux également attirés par ce "salon des professionnels du transport", relevons la présence de nos collègues britanniques, français et italiens, celle de Sabena Cargo, Belgavia, British Airways Cargo, Air Bridge, CMB ou encore celle de Federal Express, DHL, TNT, Salters, celle des Autorités Aéroportuaires de plusieurs pays... la liste complète est encore longue.

## **Innovation, stratégie, communication**

EUROFREIGHT était assurément le carrefour obligé où pouvaient se croiser non seulement tous ceux dont le métier est de transporter - par route, mer, air ou rail - mais également toutes les entreprises gravitant autour de l'import-export.

Dans cette Europe nouvelle aux frontières élargies, l'industrie du transport a l'avenir en flèche ascendante. Encore faut-il maîtriser toutes les ressources potentielles et s'adapter sans délai à la nouvelle configuration du terrain, que ce soit pour sauvegarder des parts de marché ou pourquoi pas, en acquérir d'autres. Pensons notamment au développement considérable de la technique du conteneur com-

binée à l'essor fulgurant de l'ordinateur: une vraie révolution permanente synonyme de croissance, d'extension, de développement mais également de nouveaux concepts de fabrication du matériel, de manutention et d'entreposage sans oublier, bien sûr, le transport.

## **Voici ma carte**

Une impression de "salon feutré" se dégageait à EUROFREIGHT. C'était avant tout l'endroit par excellence pour établir des contacts, échanger ses vues, mieux connaître et être mieux connu de ses partenaires ou concurrents.

En effet, même si à l'heure actuelle il est difficile de dresser un bilan définitif, notre participation à ce genre de salon constitue certainement la meilleure des "cartes de visite" que nous puissions présenter aux visiteurs et autres participants: à la fois, une véritable opération de prestige et de relations publiques.

En marge de l'exposition, une conférence animée par des orateurs et des personnalités spécialisés dans les divers secteurs du fret se déployait en trois volets: "land day", "air day" et "sea day".

Tout un programme donc pour satisfaire toutes les curiosités.

## **A nos agendas**

EUROFREIGHT 90 a fermé ses portes mais nous serons à n'en point douter de retour en 1991. Certes, si les salons se suivent, ils ne se ressemblent aucunement et ce sera un réel plaisir de vous y rencontrer encore.

# Luxguard

*Même les  
Américains n'y  
croiaient pas!*

Depuis le 2 janvier 1990, les deux implantations LUX-GUARD (I et II) au Grand-Duché de Luxembourg sont approvisionnées en sable blanc par trains formés à Lommel (Maatheide).

## **Un transport garanti et un service fiable !**

Tous les deux jours ouvrables, 18 wagons y arrivent "just in time", chargés de 1.050 tonnes de sable. Après déchargement, ils repartent pour Lommel, où ils arrivent le lendemain, prêts au rechargement.

L'excellente collaboration entre les parties concernées et le respect absolu du programme par l'expéditeur, le destinataire et les deux réseaux ferroviaires produisent les meilleurs résultats.

Le succès de l'opération, l'un des participants à une rencontre d'évaluation l'a exprimé de façon imagée: "Même nos confrères américains n'y ont jamais cru".

# Le Multi Pass

## Nouveau à la SNCB

Cela bouge à la SNCB, en particulier au niveau des produits. Une nouvelle formule a été lancée. Elle est destinée aux personnes qui voyagent en groupe et appartiennent à des catégories d'âge bien déterminées.

Ce nouveau produit est le Multi Pass, ainsi appelé parce que plusieurs personnes d'un groupe peuvent faire usage du même titre de transport.

Le Multi Pass coûte 990 F; il est valable uniquement en deuxième classe. Il permet à un groupe de 2 à 5 personnes d'effectuer deux déplacements simples. Le titre de

transport n'est pas nominatif. Il peut donc être transmis à d'autres personnes après une première utilisation. Bien qu'aucun lien de parenté ne soit exigé entre les membres du groupe, le Multi Pass se prête bien à des déplacements en famille. Ce produit peut également être utilisé par des grands-parents qui voyagent avec leurs petits-enfants. Le voyage de retour (ou éventuellement un autre voyage simple) ne doit pas nécessairement s'effectuer le même jour. La formule se révèle idéale pour aller passer des vacances plus ou moins longues en train dans une autre région du pays.

Le groupe doit se composer :

- au minimum d'un et au maximum de deux personnes âgées de plus de 18 ans;
- au minimum d'un et au maximum de 3 juniors de 6 à moins de 12 ans.

(Les enfants de moins de 6 ans accompagnés par des adultes voyagent gratuitement à raison de quatre enfants par adulte). Deux juniors de 6 à moins de 12 ans peuvent éventuellement se joindre au groupe moyennant l'achat d'un billet complémentaire de 100 F par junior et par voyage simple. Tous les membres du groupe doivent rester ensemble pendant toute la durée du voyage. Et la composition du groupe peut varier d'un voyage à l'autre.

La caractéristique de la carte Multi Pass est la présence de deux cases séparées à côté de la dénomination "Multi Pass" et d'un numéro d'ordre. Une case doit être remplie pour chaque voyage simple. Elle comprend la date complète du voyage, la gare de départ, la gare de destination, le nombre d'adultes - minimum un, maximum deux - et le nombre de juniors - minimum un, maximum trois. Il convient également de mentionner sur la carte le nombre de jeunes voyageant en plus des trois autorisés, qui disposent d'un

billet d'une valeur de 100 F.

Le Multi Pass est en vente dans les gares jusqu'au 31 décembre 1990. La date limite d'utilisation est fixée au 28 février 1991.

Le Multi Pass peut être utilisé à partir de 8 heures les jours ouvrables en dehors des mois de vacances juillet et août. En juillet et août, ainsi que les samedis, dimanches et jours fériés, aucune limitation n'est liée à l'utilisation de la carte.

## Quelques exemples

Nous renseignons ici quelques exemples qui mettent en évidence les avantages du Multi Pass.

Une famille de trois personnes - le père, la mère et un enfant de 14 ans - font une excursion d'Anvers à Ostende. Ce voyage aller et retour revient aux conditions tarifaires (touristiques) les plus avantageuses à 1 030 F. Avec le Multi Pass, le même voyage coûte 990 F, tout en offrant à deux jeunes supplémentaires la possibilité de voyager avec ce groupe pour le même montant.

La même famille, accompagnée cette fois de quatre enfants de leur voisinage, décide d'aller passer une journée à Namur. Une fois encore, en fonction des formules les plus avantageuses - tarifs touristiques pour les parents, tarif Go Pass pour les enfants - le voyage aller et retour d'Anvers à Namur coûterait 1 770 F.

Avec le Multi Pass, il revient à 1 390 F. Gain: 380 F.

Grâce à Multi Pass, il est possible de calculer le coût d'un voyage en train dès l'établissement de l'itinéraire envisagé. Un voyage... avec Multi Pass, naturellement !





---

# POUR NOS PRODUITS NOBLES, UN TRANSPORT FIABLE ET SUR.

---

**A** La Louvière, les Usines Gustave Boël confient à la SNCB le transport de produits nobles : coils à chaud, décapés et laminés à froid ainsi que du fil machine de qualité. Pour Jean-Luc Wouters, Responsable des Expéditions, le train est synonyme de fiabilité et de régularité.

Le chemin de fer lui propose deux atouts de choix : un matériel bien adapté à la nature des produits et une programmation fine des expéditions. Ainsi personnalisée, l'offre de transport de la SNCB rencontre l'exigence de sécurité totale des Usines Gustave Boël. Elle répond parfaitement à leur attente.



... AIME MES TRANSPORTS...