

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 26 74  
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**

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 1  
Tél. 063/22 41 15

**5000 Namur**

Rue Borgnet 7  
Tél. 081/22 30 84

**6000 Charleroi**

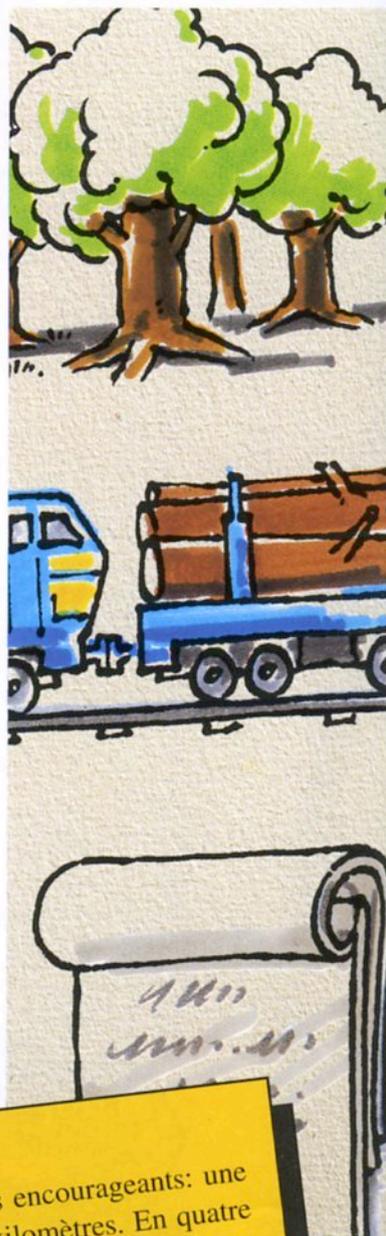
Quai de la Gare du Sud 1  
Tél. 071/43 01 73  
Télex 51 599

**7000 Mons**

Square F. Roosevelt 14  
Tél. 065/33 59 79

# SOMMAIRE

- 3 Entretien avec Etienne Schouppe**
- 6 Flanders Technology 1991:**  
la SNCB y était.
- 7 Euratral:** une nouvelle filiale du rail belge.
- 8 Cargo Bayern:** la famille EurailCargo grandit.
- 9 Dossier Bois:**  
**10 Bois et papier:** d'excellentes prestations  
**12 Feldmuehle-Langerbrugge:** bien plus qu'un tigre de papier.
- 15 Seaport Terminals & FP Distribution:**  
one port concept.
- 17 Vieille-Montagne:** le train pour plus de sûreté.
- 19 Nos équipes de vente au sud-ouest**
- 20 Gamatex Storage:** just in time.
- 22 ABX: l'équipe de vente (suite)**
- 23 Intercontainer:** nouveau chiffre record en 1990.



L'année 1990 a été clôturée sur des résultats encourageants: une croissance de près de 2 % en tonnage et 4 % en tonnes-kilomètres. En quatre ans, c'est de 15 % que notre trafic marchandises a progressé. Les résultats financiers suivent la même tendance. L'endettement (et les charges qui y sont liées) diminue. Et pour la troisième année consécutive, les résultats globaux sont positifs: 961 millions en 1990.

Tout nous pousse donc à poursuivre dans la ligne du plan Star 21.

Plus que jamais, notre appareil de production s'oriente sur les axes de transport à fort potentiel. L'intention se concrétise depuis juin dans le train Cargo Bayern, dans une nouvelle amélioration du Norlink, et dans une liaison intermodale directe avec l'Autriche.

En marge - mais ce n'est pas moins important - nous poursuivons la construction d'un système d'échange électronique de données. Et nous continuons la rationalisation de notre outil: fermeture des installations non rentables et adaptation de notre parc de wagons en ordre principal.

Au fil du temps, c'est notre capacité concurrentielle qui y gagne. Au bénéfice de nos clients.

Entretien avec Etienne Schouppe

# Il faut être plus attentif aux recettes qu'au volume

Le récent rapport annuel de la SNCB montre une fois de plus qu'elle est loin de se porter mal. Mais de quoi sera fait l'avenir du transport ferroviaire de marchandises et plus particulièrement du transport combiné ? Informations SNCB a discuté à bâtons rompus avec l'administrateur délégué Etienne Schouppe.

**Etienne Schouppe:** Le transport intermodal est avant tout intéressant pour le chemin de fer sur les grands axes, où le trafic routier est déjà extrêmement important, ce qui met en péril le principe de la livraison "just in time". Les entreprises sont de plus en plus confrontées au fait que la route n'est plus à même de leur garantir des délais de livraison précis. C'est la raison pour laquelle notre promotion s'oriente sur les trains d'axes cadencés qui roulent à horaires fixes. Ainsi, les entreprises ne doivent plus se préoccuper que des transports d'extrémité, de ou vers les gares de départ et d'arrivée.

- Ne dit-on pas que le train n'est une réelle alternative que sur les grandes distances, à partir de 400 kilomètres ?

**Etienne Schouppe:** La distance est un élément. Nous avons en Belgique des liaisons qui fonctionnent bien à partir de 200 ou 250 kilomètres, précisément parce que les routes sont surencombrées. Le transport combiné est donc également faisable en Belgique. La preuve en est donnée par la desserte en trains complets depuis Anvers et Zeebrugge d'une part, vers Bressoux, Renory et Athus d'autre part. Et nous nous frottons également à l'ouest de l'Allemagne, au Luxembourg, à l'ouest de la France et à la Sarre.



*Des trains rapides qui doublent des routes encombrées sont attractifs, même sur des distances relativement courtes.*

- Quelles possibilités de développement voyez-vous dans un proche avenir ?

**Etienne Schouppe:** Pour le moment, nous étudions deux innovations. Dans la région de Genk, où l'industrialisation s'accélère, le besoin d'un terminal se fait sentir. Le lieu précis d'implantation n'a pas encore été déterminé. La deuxième étude porte sur ce que nous appelons dans notre jargon un "dry port". Il s'agit d'un port intérieur où sont rassemblées des marchandises provenant de l'étranger ou des ports de mer. Elles sont triées pour être si possible réexpédiées immédiatement dans des trains d'axes internationaux. Pour cela, nous cherchons une solution sur la ligne qui relie Bruxelles et Anvers. Nous ne savons pas encore ce qu'elle sera en pratique. Au niveau international, nous avons l'étude de AT Kearney,

qui a été commandée de concert avec la Commission Européenne. Elle insiste entre autres sur l'importance des trains d'axes, également en transport combiné, de sorte que nous puissions offrir des tarifs très intéressants aux chargeurs. Des négociations sont en cours avec les réseaux allemand, français et italien. Si nous trouvons une implantation pour un terminal qui puisse traiter d'importants volumes et qui offre un réel potentiel, voire éventuellement du fret de retour, nous passerons progressivement aux trains d'axes pour le transport combiné. L'évolution sera progressive, il s'agit d'un choix stratégique.

- Le réseau belge pourrait-il dès lors encore supporter un accroissement important du transport de marchandises conventionnel ?

**Etienne Schouppe:** Je me dois de faire référence au plan Star 21. Vous savez que la direction de la SNCB a proposé au ministre des Communications Jean-Luc Dehaene de spécialiser certaines lignes dans le transport de marchandises. Ce qui ne signifie pas qu'elles ne puissent plus être utilisées pour le transport de voyageurs, mais que leur infrastructure serait adaptée au passage des convois lourds. A certains endroits, cela devra aller de pair avec un accroissement sensible de la capacité de transport. Nous savons par exemple qu'une troisième et peut-être même une quatrième voie seront nécessaires entre Bruges et Gand en raison du développement du port de Zeebrugge. Une augmentation planifiée de la capacité entre Anvers et Lierre et une amélioration de l'axe Namur-Dinant-Athus sont également liées à ce développement attendu. Nous sommes contraints de prévoir des investissements de capacité à un certain nombre de points névralgiques. Mais la plupart des lignes peuvent absorber un accroissement.

## Entretien avec Etienne Schouppe

*La plupart des lignes peuvent se développer, mais à certains endroits, il faudra faire des investissements lourds.*

*- Quel sera le prix à payer pour ces investissements ?*

**Etienne Schouppe:** Nous voulons, au cours des dix années à venir, injecter 13 milliards de francs dans l'infrastructure qui concerne spécifiquement le transport de marchandises. Soit une moyenne de 1.300 millions par an. Le gouvernement national et les exécutifs ont approuvé ce plan. Dans la mesure où certains travaux de Star 21 sont utiles tant pour le transport de marchandises que pour celui de voyageurs, le financement en sera partagé entre l'Etat et la SNCB. Les chemins de fer devront payer une sorte de rétribution pour l'utilisation des lignes qui seront financées par les pouvoirs publics.

*- Revenons un moment au transport combiné. La rumeur veut qu'aujourd'hui, cette activité ne soit pas encore rentable.*

**Etienne Schouppe:** Cette affirmation est erronée, nous couvrons les frais d'exploitation dans la grande majorité des cas. Il est exact que nos services ont reçu pour mission d'améliorer substantiellement la rentabilité, pour que les investissements dans un futur proche soient supportables. Finalement, c'est assez simple: nous devons avoir les capacités financières de nos ambitions de développement.

*- L'an dernier, au congrès Euromodal, une charte a été signée. Elle vise à promouvoir le transport combiné. Où en est la concrétisation des pourparlers ?*



*Une meilleure structuration internationale garantit un transport combiné plus fluide.*

**Etienne Schouppe:** Les entretiens qui se déroulent actuellement avec nos collègues étrangers avancent bien et en sont déjà aux modalités d'exécution. Je dois signaler que nous entretenons des liens plus étroits avec avec le transport routier. Dernièrement, nous avons tenu une conférence de presse commune à propos du ferroutage européen, ce qui prouve nos bonnes relations. Mais naturellement, il y a encore du chemin à parcourir. Il était nécessaire d'avoir une structuration internationale au niveau des transporteurs routiers. Maintenant qu'elle est en place, nous comptons sur elle pour que l'arrivée et l'enlèvement des véhicules soient accélérés. Au niveau politique également, il y a des progrès. Le commissaire européen Karel Van Miert veut mettre en place un réseau de transport combiné basé en grande partie sur l'étude

AT Kearney. L'administration se met en mouvement, lentement, mais sûrement

*- A votre avis, trop lentement ?*

**Etienne Schouppe:** Non, car il faut se rendre compte qu'en divers endroits, d'importants investissements sont indispensables. Le problème du trafic combiné n'est pas tellement le transport par rail de conteneurs, de remorques ou de camions, mais le coût des terminaux. Donc des endroits qui sont les plates-formes d'échange entre modes. On ne peut sous-estimer leur coût, il s'agit de sommes qu'on ne trouve pas sous le sabot d'un cheval. Et les procédures à suivre varient également de réseau à réseau.

*- Combien la SNCB est-elle prête à mettre dans la construction de ces terminaux ?*

**Etienne Schouppe:** C'est l'objet d'une étude. En la matière, nous voulons développer une stratégie unique car, à notre avis, on a manqué de cohérence jusqu'à présent. C'est la conséquence des particularités locales. Nous travaillons maintenant sur une formule cohérente, qui réponde à toutes les questions qui pourraient surgir de divers côtés.

*- Préférez-vous des terminaux privés ou appartenant à la SNCB ?*

**Etienne Schouppe:** Il vaut peut-être mieux que tous les terminaux soient privés, mais pour diverses raisons, c'est impossible. Nous avons un point de départ: il faut que les terminaux privés soient traités de la même manière que les terminaux que nous gérons nous-mêmes ou par le biais de nos filiales. Les règles sont identiques. Une chose m'intéresse: que le transport combiné soit mis sur les rails et pour ce faire, que chaque terminal soit exploité rationnellement, aux mêmes conditions.



En ce qui concerne la commercialisation, toutes les entreprises du groupe SNCB travailleront plus intensément en commun. Nous y croyons. Le transport combiné représente aujourd'hui quelque 10 % de notre trafic marchandises total. Nous pensons que dans cinq ans, les 20 % seront dépassés. La croissance relative sera très importante.

- Est-ce une alternative au transport conventionnel ?

**Etienne Schouppe:** Certaines marchandises ne peuvent être transportées que par des moyens conventionnels. Je pense aux minerais, au charbon, aux produits miniers. D'un autre côté, certaines marchandises pourraient passer de la route au rail. Le transport combiné n'est donc pas une alternative à la route, mais un complément qui avec le temps doit gagner en importance car le transport conventionnel est parfois un peu trop "artisanal".

*L'uniformisation européenne des techniques de transport combiné doit davantage retenir l'attention.*

- L'année prochaine aura lieu la deuxième édition d'Euromodal. Comment la SNCB s'y profilera-t-elle ?

**Etienne Schouppe:** Notre but n'est pas de faire bande à part. Nous voulons davantage attirer l'attention sur le problème du transport des remorques placées sur bogies, de sorte qu'il ne faille plus employer de wagons. Cette technique se développe dans plusieurs pays. Maintenant, il faut travailler à l'uniformisation européenne, car les plus gros problèmes se posent lorsque les systèmes ne sont pas compatibles.

C'est la raison pour laquelle nous-mêmes ne nous sommes pas encore engagés financièrement pour acheter un des systèmes existants.

- Auparavant, la SNCB avait un pied dans la société de ferroutage TRW, mais pas de capital. Maintenant, elle possède également des parts. Quelle différence cela fait-il ?

**Etienne Schouppe:** Nous ne possédons encore que quelques parts, mais ce nombre ira peut-être en croissant. C'est simplement la traduction de notre vision: nous considérons les entreprises de ferroutage comme des partenaires et non comme des entreprises qui doivent travailler en parallèle. C'est donc la confirmation d'une stratégie de collaboration.

- Tout autre chose. La nouvelle loi sur les entreprises publiques modifie-t-elle quelque chose à la manière d'aborder le transport de marchandises ?

**Etienne Schouppe:** Bien évidemment. On ne peut pas jouir d'une plus grande autonomie sans avoir plus de responsabilités et inversement. Notre langage doit donc être très clair: dans le futur, nous devons beaucoup plus investir sur nos fonds propres. Le choix de ce que nous transporterons sera également clarifié. L'obligation de transpor-

*Il est exclu de travailler à perte*

ter tombe. La SNCB va devoir aborder le marché d'une toute autre manière. Cela implique un choix et une spécialisation dans les transports où nous serons les meilleurs.

- Concrètement, cela signifie-t-il que le chiffre d'affaires sera plus bas mais les gains plus élevés ?

**Etienne Schouppe:** Nous essayons bien sûr d'éviter que le chiffre d'affaires baisse, mais des transports réellement marginaux et sans perspectives verront leurs tarifs augmenter, car désormais, nous ne cherchons plus les volumes, mais les recettes. Le transport de marchandises n'est pas un service public, mais une activité économique. Nous devons tenter de maintenir les prix aussi bas que possible, mais si nous ne pouvons pas travailler pour telle rémunération, nous devons avoir le courage de rayer cette activité. Travailler à perte a un effet de boule de neige. Le message est déjà passé auprès de nos clients les plus importants. Mais ils savent aussi que nous faisons de gros efforts pour améliorer l'organisation et le service.

- Les filiales de la SNCB comme les Ferryboats (transbordement et expédition maritime), Interferry (transbordement continental et expédition), Euratral et Depaire gagnent en importance. Pourquoi ?

**Etienne Schouppe:** Dans le futur, elles seront encore plus spécialisées et rentabilisées. Il est vrai qu'elles auront une plus grande influence. La SNCB n'est pas toujours la mieux placée pour intervenir directement sur le marché privé. Nous le faisons alors par le biais de l'une de nos filiales qui, même lorsque nous y avons une participation majoritaire, travaillent comme des entreprises privées.

- Cela n'amène-t-il pas une concurrence interne dans le groupe SNCB ?

**Etienne Schouppe:** C'est possible. Nous avons remarqué que certains malentendus peuvent naître. Les gens du chemin de fer doivent garder en tête leur objectif principal: transporter le plus de marchandises possible aux meilleures conditions possibles. Le rôle des filiales s'inscrit dans cette logique. Elle doivent être complémentaires, et ne pas se dresser l'une contre l'autre.

Flanders Technology 1991

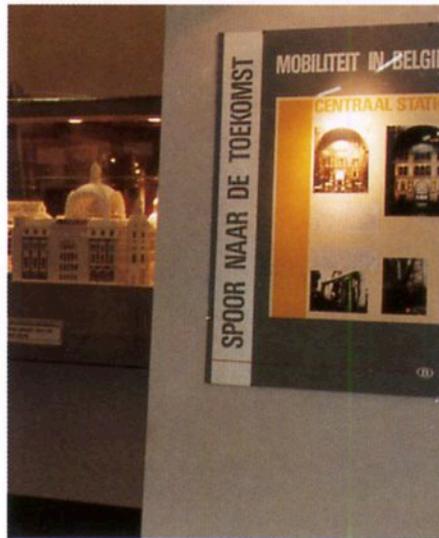
# L'intérêt pour les technologies ferroviaires

Du 22 au 28 avril dernier, Gand accueillait la cinquième édition de la prestigieuse foire technologique Flanders Technology. Pour la première fois, un "Mobility Center" avait été installé. Bien entendu, le trafic et le transport y occupaient la place centrale. La SNCB, aux côtés d'autres modes de transport, y était présente.

Le Mobility Center comportait un échantillonnage des technologies de pointe utilisées dans les divers modes de transport pour faire face aux besoins sans cesse croissants de mobilité. On y trouvait les technologies maritimes et portuaires, automobiles et routières, et les technologies en matière de transport aérien et spatial côtoyaient celles du rail. La structure du centre était telle que les quatre modes de transport semblaient s'interpénétrer, trouvaille architecturale symbolisant leur complémentarité dans l'intérêt d'une utilisation rationnelle des moyens de transport. Flanders Technology se plaçait d'ailleurs cette année sous le signe des services que la technologie peut rendre à l'homme et à l'environnement.

## Le clou visuel

Dans ce concept, les chemins de fer ont droit à une place de choix. La SNCB, par sa présence, a eu la possibilité de présenter les avancées technologiques qu'elle a réalisées dans le secteur du rail. Le stand était tenu par du personnel de la SNCB même et par celui de ses filiales Interferry et Ferryboats, riches de leurs propres apports.



La messagerie électronique en matière de marchandises "Docimel" y était présentée. Elle a capté l'intérêt d'un certain nombre de clients de la SNCB et celui d'autres visiteurs «normaux» passionnés par l'informatique.

Le travail sur les horaires a surtout attiré des visiteurs qui appartenaient au personnel de la SNCB. Le clou de l'exposition était la superbe maquette de la gare centrale d'Anvers. Elle agissait comme un aimant sur de nombreux visiteurs qui la contemplaient sous toutes les cou-

tures et posaient de multiples questions. Des questions parfois tellement pointues ou étendues qu'il a fallu recourir au courrier pour y répondre.

## Aux antipodes

Une fois entré dans le stand, le visiteur était attiré par la maquette du TGV Transmanche. La majeure partie des questions portaient sur l'implantation de la ligne TGV, la date des premiers voyages, les constructeurs et les données techniques. L'ensemble était entouré de panneaux d'information illustrés de grandes photos couleurs.

Sur base de sondages, les responsables du stand estiment avoir accueilli en moyenne 1.500 à 1.700 personnes chaque jour. Parmi elles, le ministre des Communications Jean-Luc Dehaene et une délégation de la Chambre de Commerce Belgo-Luxembourgeoise. Les écoles ont également bien répondu. Une école supérieure y a même décidé d'organiser un séminaire sur le transport ferroviaire. Le prix de la plus longue présence dans le stand va à un ressortissant des antipodes, un journaliste australien qui s'informait sur l'exploitation et l'infrastructure des chemins de fer belges.



# Euratral: le chauffeur à distance



Au début de cette année, le monde du transport de marchandises s'est enrichi d'une nouvelle filiale du chemin de fer. La SA Euratral a officiellement ouvert ses bureaux le 19 avril dernier à Anvers, dans un véritable bain de foule. Les parents de cette nouvelle entreprise sont la SNCB, la Deutsche Bundesbahn (DB) et l'Österreichische Bundesbahnen (ÖBB).

**E**uratral est un membre à part entière du groupe SNCB. Aujourd'hui, les chemins de fer ne veulent plus limiter leurs activités au transport pur et simple. Pour continuer à faire des offres compétitives, ils doivent pouvoir intervenir avec souplesse sur chaque maillon de la chaîne logistique. Euratral agit d'une part comme agent des chemins de fer allemands et autrichiens, et fournit d'autre part des services logistiques aux formes les plus variées.

## Trois entreprises ferroviaires travaillent ensemble

Les orateurs invités, les véritables "parrains" d'Euratral, étaient le directeur général de la SNCB Etienne Schouppe et Messieurs Bächstädt (DB) et Fellner (ÖBB). Monsieur Bächstädt a rappelé brièvement l'histoire de l'agence de fret de la DB installée à Anvers depuis la fin 1985. Dans la foulée, il a présenté Frans Franceus, collaborateur de la SNCB au service de la DB depuis 1986, plus tard également au service des ÖBB, et devenu maintenant le patron d'Euratral. "Euratral est plus lié qu'auparavant à la SNCB" a souligné monsieur Bächstädt. "Un groupe coor-

donne les propositions et les plans des trois entreprises concernées" Selon le porte-parole de la DB, on peut considérer que le chiffre atteint par son agence de fret en 1990 (350.000 tonnes) sera dépassé l'an prochain. Il s'attend à un élargissement des marchés en raison de l'unification allemande et de la libéralisation en Europe de l'Est. L'unification européenne et l'intérêt grandissant pour la protection de l'environnement sont également des facteurs qui peuvent stimuler le recours au chemin de fer. Il a également annoncé l'élargissement de ce produit de qualité qu'est EurailCargo entre la Belgique et l'Allemagne, et précisé que la Suisse et la Hollande pourraient bientôt s'associer à cette liaison.

Mr Fellner a abondé dans le sens de l'orateur précédent. Dans la collaboration avec Euratral, il voit de belles perspectives s'ouvrir pour l'agence de fret des ÖBB.

## Rester une importante plaque tournante

Dans son discours, Etienne Schouppe a tenu à remercier la DB en raison de ses "efforts visibles pour traiter à égalité les trafics provenant des ports belges et allemands". Toujours selon son directeur général, Anvers est excessivement importante pour la SNCB. Le chemin de fer y transporte 29 millions de tonnes chaque année (dont 22,5 millions de fret maritime), et y détient une part de marché de 22 %. C'est bien, mais cela peut être encore amélioré. Etienne Schouppe a alors passé en revue les investissements prévus et déjà réalisés. Ils montrent qu'Anvers - comme depuis de nombreuses années - reste pour la SNCB une authentique plaque tournante.

Les points forts d'Euratral sont le transport du sucre, du kaolin comme celui du papier, du bois et de la cellulose (voir notre dossier dans ce numéro). La firme offre aussi un service complet de

transport, allant du choix des wagons à utiliser jusqu'à la recherche à l'étranger des points de déchargement et de stockage les mieux situés. Etienne Schouppe a attiré l'attention sur le fait que la SNCB accordait beaucoup d'importance à la réussite de sa "petite fille", précisément parce qu'elle s'inscrit dans la nouvelle stratégie. Euratral est un instrument qui couple l'amélioration des services à la maîtrise des prix, au service de toute la communauté portuaire.

## Un bloc puissant

Lors d'un entretien avec Informations SNCB, Frans Franceus a exprimé son souhait de former un groupe véritable et puissant avec les services - locaux et centraux - du Marketing et de la Vente de la SNCB. "Un emploi judicieux du temps, une spécialisation et une étroite collaboration nous aideront certainement". Aujourd'hui plus qu'hier, il faut développer une logistique qui personnalise le service. "C'est comme pour une voiture. Vous pouvez acheter le modèle standard ou choisir des options. Maintenant, on demande de plus en plus au transport d'avoir une palette de services complète, avec organisation du transport terminal, choix de wagons adéquats, etc. Le prix seul est moins important que le produit dans son ensemble, et toute l'attention qu'on peut apporter aux petits détails". Et Frans Franceus de conclure: "Nous essayons de nous comporter comme des chauffeurs à distance".

## Euratral SA

Albion Building  
Britselei 23/25 B2  
2000 Antwerpen

Tél. 03/226.54.04  
Fax. 03/226.67.57  
Télex 32 132

# Cargo Bayern: le sud de l'Allemagne en direct

Un nouvel EURAILCARGO est toujours un événement. Pour tous les expéditeurs de marchandises qui travaillent avec une zone économique déterminée. Et pour tous les destinataires dont les fournisseurs sont implantés dans cette zone.

Route dégagée, transport rapide et cadencé, délai de livraison garanti: les caractéristiques d'un train EURAILCARGO sont autant d'atouts pour les entreprises qui veulent travailler vite et en toute fiabilité.

Le Sud de l'Allemagne est notre nouveau point de mire depuis le 2 juin. Notre nouveau train s'appelle Cargo Bayern.

Il fait le trajet tous les jours ouvrables - et dans les deux sens - entre la Belgique d'une part, et d'autre part, quatre zones du sud allemand:

- Rhein-Neckar-Saar
- Stuttgart
- München
- Franken

Vos wagons chargés (dédouanés par vos soins ou prêts à l'être par la SNCB) sont emmenés dans l'après-midi par un train de desserte locale.

Après-demain matin, ils seront mis à la disposition de leur(s) destinataire(s). Moins de 48 heures se seront écoulées entre chargement et déchargement. Nous gagnons ainsi 24 heures sur les délais anciens.

Ce même service rapide vous est fourni si vous devez recevoir des marchandises venues de l'une des quatre zones allemandes.

Notre vendeur vous indiquera l'heure précise de mise à disposition chez votre client. Une heure valable tous les jours, définitivement, ce qui vous permettra

de programmer fiablement vos expéditions. Vos références, celles de votre client, l'heure d'enlèvement au départ et celle de livraison seront notées en annexe au contrat de transport.

Ce sera votre "Certificat de garantie".

Si nous étions responsables d'un retard de plus d'une heure à la livraison, nous vous rembourserions 10 % des frais de transport.

Dédouanés au départ et à l'arrivée, vos wagons ne marquent pas d'arrêt en frontière. Notre délai s'en trouve particulièrement fiable.

Le Cargo Bayern est le vecteur des

transports de qualité en trafic diffus. Il emmène aussi bien les wagons de transport intermodal, chargés de conteneurs ou de caisses mobiles.

Une seule exigence: à vous de choisir des wagons autorisés à rouler à 100 km/h (régime S).

Chaque zone allemande compte un certain nombre de gares. Nous en donnons la liste complète un peu plus loin.

Après Interdelta et Scaldo, Cargo Bayern accroît la portion d'Europe économique à portée directe des entreprises belges. Le haut de gamme ferroviaire gagne encore du terrain !

## Les destinations

### - Rhein-Neckar-Saar

Basel Bad  
Biebesheim  
Bötzingen  
Bretten  
Bruchsal  
Einsiedlerhof  
Eisenberg (Pfalz)  
Frankenthal  
Freiburg (Brag) Gbf  
Gengenbach  
Gernsheim  
Gochshelm  
Gondelsheim  
Grünstadt  
Haslach  
Hauptstuhl  
Heldelberg  
Helmstadt  
Hilpertsau-Obertsrot  
Kaiserslautern Hbf  
Karlsruhe  
Kehl  
Kirchzarten  
Ladenburg  
Landstuhl  
Langenbrand-Bermersbach  
Lörrach  
Ludwigshafen (Rh)  
Mannheim  
Meckesheim  
Neckarbischofshelm Stadt  
Offenburg Rbf  
Osthofen  
Rheindürkheim  
Rheinfelden (Baden)  
Rockenhausen  
Schaffhausen  
Schifferstadt  
Siegelsbach  
Singen (Hohtw)

Speyer Hbf  
Thaleischweiler-Fröschen  
Villingen (Schwarzwald)  
Welheim (Bergstraße)  
Wiesloch-Walldorf  
Wolfstein  
Worms

### - Stuttgart

Aalen  
Asperg  
Aulendorf  
Bad Friedrichshall-Jagstfeld  
Bad Wurzach  
Bletigheim-Bissingen  
Biberach (Riss)  
Böblingen  
Crailsheim  
Ebersbach (Fils)  
Elsingen (Fils)  
Eppingen  
Esslingen (Neckar)  
Fellbach  
Gelsingen (Stelge)  
Giengen (Brenz)  
Göppingen  
Grunbach  
Heidenheim  
Heilbronn  
Korntal  
Kornwestheim  
Krauchenwies  
Leutkirch  
Lorch (Württ)  
Ludwigsburg  
Markgröningen  
Mengen  
Neckarsulm  
Öhringen  
Plochingen  
Ravensburg

Reutlingen Hbf  
Rottenacker  
Sachsenheim  
Scheiklingen  
Schorndorf  
Sindelfingen  
Stuttgart  
Tamm (Württ)  
Tübingen Hbf  
Uhingen  
Ulm Hbf  
Ummendorf  
Valhingen (Enz)  
Stadt/Enzweilingen

### - München

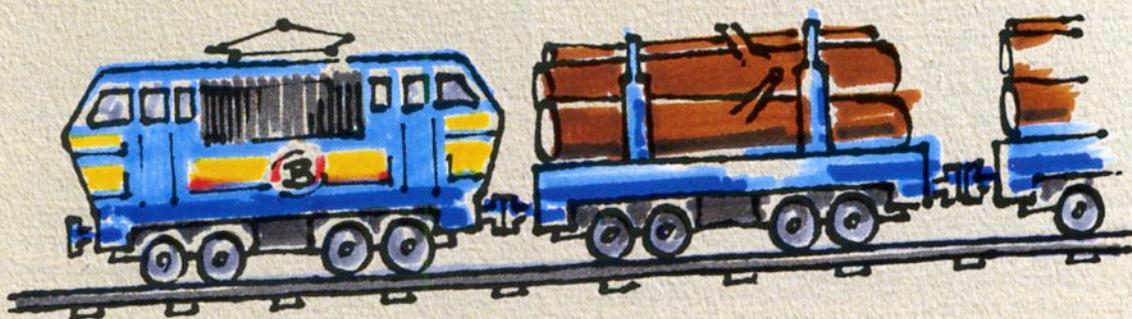
Augsburg  
Bobingen  
Burghausen DMP  
Dingolfing  
Frellassing  
Gablingen  
Herbertshofen Süd  
Höllriegelskreuth  
Kastl (Oberbayern)  
Landshut (Bayern) Hbf  
Lohhof  
Loching  
Meitingen  
Moosburg  
Mühldorf (Oberbayern)  
München  
Murnau  
Neufahrn (bei Freising)  
Rosenheim  
Schalchen  
Simbach (Inn)  
Töging (Inn)  
Traunreut  
Trostberg  
Wackerwerk

Wasserburg (Inn) Bf  
Weilheim (Oberbayern)

### - Franken

Amorbach  
Aschaffenburg  
Bad Kissingen  
Bad Neustadt (Saale)  
Bamberg  
Burgkunstadt  
Coburg  
Erlangen  
Forchheim (Oberfranken)  
Frauenaurach  
Fürth (Bayern) Hbf  
Gemünden (Main)  
Hallstadt (bei Bamberg)  
Hemhofen  
Heroldsberg  
Hersbruck (re Pegn)  
Kilzingen-Etwashausen  
Klingenberg  
Kronach  
Kulmbach  
Lichtenfels  
Lohr Bf  
Marktredwitz  
Miltenberg  
Neustadt  
Nürnberg  
Oberburg-Eisenfeld  
Passau Hbf  
Rodach (bei Coburg)  
Rödental  
Röthenbach (Pegn)  
Schirmding  
Schweinfurt Hbf  
Würzburg

# BOIS & PAPIER



# Bois et papier

## D'EXCELLENTE PRESTATIONS

L'an dernier, le chemin de fer a transporté 350.000 tonnes de bois. Ce qui représente une diminution de 6,2 % par rapport à 1989, une année particulièrement faste où l'augmentation du volume était de 15,5 %. Le papier a connu lui une évolution exactement inverse, puisqu'en 1990, son transport par le rail atteignait les 384.000 tonnes (+ 27,7 %) alors que l'année précédente, il avait diminué. Informations SNCB a rencontré Luc Segers, chef de marché à la SNCB, pour lui demander d'expliquer ces fluctuations.

Luc Segers: "La plus grande partie du bois que nous transportons provient de la province du Luxembourg et est destinée à la papeterie de Feldmuehle-Langerbrugge (ndlr: voir l'article "Bien plus qu'un tigre de papier"). La demande de Langerbrugge est donc déterminante, et nous avons connu une sorte d'hiatus en 89. Depuis lors, le recul a été à nouveau compensé. Les difficultés que nous avons connues étaient de deux ordres: d'une part, la concurrence du transport routier, d'autre part un manque temporaire de wagons. Cette dernière difficulté a pu être contournée en

construisant un nombre suffisant de wagons plats destinés au transport du bois. En même temps, nous nous sommes attelés à la promotion du transport ferroviaire".

La remarquable percée dans le secteur du papier est à mettre, selon Luc Segers, au crédit du développement du sous-secteur de la cellulose. La mise en route date de la fin 1989, époque où la collaboration avec les entreprises concernées à Gand et à Anvers a été mise au point. Le transport ferroviaire s'est avéré intéressant pour la cellulose qui arrive d'outremer par nos ports. Une autre partie provient de l'entreprise Cellulose des Ardennes.

Actuellement, le transport de cellulose à destination de la France et de l'Italie décolle également. Dans cette branche, la SNCB travaille avec des intermédiaires qui proposent des services «tout compris» aux clients potentiels.

### Des troncs et des tempêtes

Le bois du Luxembourg est expédié par plusieurs exploitants, à partir de diverses gares. Il est

amené à la gare en camion, et là, chargé sur des wagons équipés de grues. En soi, ce travail n'a rien de complexe, mais les quais doivent être surélevés pour que les camions viennent déposer les troncs juste à côté des wagons. Après Langerbrugge, l'autre destination importante est l'Allemagne. Le bois belge y est transformé en grande quantité pour l'industrie papetière, à Radersdorf par exemple. La liaison Vielsalm-Radersdorf, longue de 736 kilomètres, est fréquemment utilisée. On voit partir vers l'Allemagne des trains complets comme des rames de quelques wagons. Ce type de transport est très avantageux car les wagons à destination de l'Allemagne tournent vite et ont donc un rendement élevé. Les légers désavantages du transport ferroviaire (dans certains cas, une rupture de charge qui allonge la rotation) sont compensés par une plus grande capacité de chargement et un matériel bien adapté. Un wagon peut ainsi emporter le double de la charge d'un camion. On transporte aussi bien des troncs sciés de 2 ou 3 mètres que des arbres entiers. Le transport de troncs complets s'est spectaculai-

rement accru après les violentes tempêtes de début 90, qui ont eu pour conséquence immédiate une croissance en flèche des transactions dans le secteur.

Les 105.000 tonnes de bois du marché intérieur finissent presque exclusivement à la papeterie de Langerbrugge. Les destinations allemandes sont plus différenciées, même si là aussi, c'est l'industrie du papier qui en fait le plus usage. Néanmoins, le chemin de fer transporte également du bois destiné à la production de meubles, de panneaux compressés, de bois de construction, etc.

Le papier, quant à lui, est chargé à Anvers et prend la direction des Vosges ou de Grenoble. Ici encore, la prestation logistique est déterminante. Le système Interdelta permet de réaliser des transports très rapides, avec des rotations performantes.

### Améliorer la connaissance du marché

La cellulose et le papier sont transportés principalement dans des wagons «Rils». Ce sont des wagons plats, dont la couverture peut être entièrement dégagée.





Luc Segers

En raison de l'accroissement de la demande, liée entre autre à l'intensification du trafic en direction de la France et de l'Italie, de plus petits wagons sont mis de temps en temps en service. Des loueurs particuliers mettent également à disposition des wagons à 4 essieux, de type Hbis. Ces

loueurs de wagons jouent un rôle d'intermédiaire, achetant la traction à la SNCB et proposant à leurs clients un service "tout compris". En permanence, la SNCB est donc amenée à améliorer sa connaissance du marché.

Le transport de la cellulose s'in-

scrit dans le contexte de la concurrence croissante entre les ports. Les ports belges bataillent fermement avec les ports italiens et paraissent prendre l'avantage. Ils semblent être de plus en plus compétitifs. La SNCB les aide à cet égard et en retire également les fruits. La première exigence est de pouvoir saisir une balle au bond. Un fournisseur, brésilien par exemple, souhaite avoir un transport complet, jusqu'à la destination finale. Tous les maillons de la chaîne de transport entre Anvers et Livourne doivent parfaitement s'emboîter. Le chemin de fer doit être capable de s'insérer rapidement dans cette chaîne pour que les ports belges offrent une alternative intéressante. C'est ce qui se passe.

De plus, il y a la collaboration avec le transport routier. A ne pas sous-estimer, car de nombreux papetiers italiens n'ont pas d'accès direct au rail. Ce qui nécessite, pour le transport final, de faire appel aux camions. En Italie, il est donc nécessaire d'ajouter une distribution à partir des points de déchargement et de stockage, ce qui entraîne une élévation des coûts. L'avantage du chemin de fer, c'est sa capacité à

envoyer, à Milan par exemple, d'énormes quantités de marchandises par trains entiers. Ce qui fait baisser les prix du transport, un train de 1000 tonnes équivalant à la capacité de transport de 40 camions.

### Partenaires

Les partenaires de la SNCB dans ce marché relativement spécialisé sont Seaport Terminals, F.P. Distribution et Westerlund à Anvers, De Baerdemaker à Gand et Verbruggen-De Meyer à Terneuzen. Pour l'expédition et la logistique, la SNCB travaille avec ses filiales Eurorail et Euratral. Tous ensemble veillent à proposer des prix avantageux et à fournir des prestations logistiques impeccables. Écoutons Luc Segers: "Les prix et la logistique ont énormément d'importance. Nous devons être ponctuels et fiables. Le client doit savoir quand sa marchandise part, quand elle arrive, et ce qui se passe entre-temps. C'est tout le sens d'un service complet".

DOSSIER

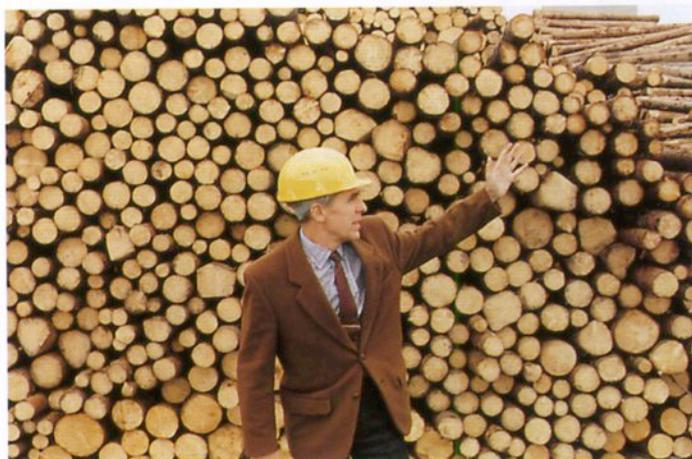


# Feldmuehle Langerbrugge

## BIEN PLUS QU'UN TIGRE DE PAPIER

Voilà quelques années, le transport ferroviaire en direction de la papeterie de Langerbrugge allait mal. Longtemps, la SNCB a réalisé quelque 30 % des transports pour l'entreprise. Soudain, tout s'est effondré. Les contrats de l'entreprise avec d'importants fournisseurs n'ont pu être renouvelés. Manque de chance: c'était précisément ceux qui, traditionnellement, faisaient confiance au rail. Une action coordonnée de la SNCB et de Langerbrugge a heureusement pu ramener le trafic à un meilleur niveau «normal». Un exemple de parfaite entente, qui débouche sur un changement d'optique.

Langerbrugge a une histoire quelque peu particulière. La papeterie a été fondée en 1930, à l'initiative d'une compagnie d'électricité qui cherchait de gros consommateurs, susceptibles d'absorber la production de sa centrale située non loin de là. La première machine - qui produisait du papier journal - fut mise en route en 1932, sous l'aile protectrice de la Société Générale de Belgique. Par la suite, deux lignes de production furent ajoutées. C'est en 1965 qu'est née la collaboration avec la firme alle-



Leon De Pauw

mande Feldmuehle qui allait par la suite absorber l'entreprise et la réorganiser autour de la production de papier destiné à la presse. Feldmuehle allait à son tour entrer dans le groupe suédois Stora qui, ce faisant, devenait le numéro trois mondial du secteur. Ce groupe étend ses activités à la fabrication de papier et de pâte à papier, la scierie et l'administration de forêts. Aujourd'hui, l'unité de Langerbrugge compte deux lignes de production de papier pour les magazines et une pour

les quotidiens. Chacune d'elles a une capacité de 100.000 tonnes. Ses 850 travailleurs produisent 25 % du papier belge et Langerbrugge est la seule usine fabriquant ces deux qualités de papier. 70 % de la production de papier journal est absorbée par le marché belge dont elle couvre 35 % des besoins. Seuls 15 à 20 % du papier pour magazines restent en Belgique, le reste étant exporté vers les pays limitrophes, voire aux Etats-Unis, en Australie et en Afrique du Sud. En 1990, le

chiffre d'affaires annuel tournait autour de 8 milliards de francs, dont 40 % doivent être mis à l'actif des matières premières.

### Il y a papier et papier

C'est précisément dans le transport des matières premières que le chemin de fer intervient. Les produits finis, quant à eux, passent rarement par le rail. Écoutons Léon De Pauw, directeur des achats. "Pour le transport du papier, nous employons presque uniquement camions, caboteurs et conteneurs maritimes. En Allemagne, deux de nos clients demandent livraison par fer. Nous le faisons pour eux, mais notre équipement n'est pas adapté à ce genre de travail. En vue d'une extension possible de l'usine, nous examinerons, par une étude de marché, les possibilités du transport ferroviaire".

Il y a papier et papier. La composition de celui de votre journal quotidien diffère complètement de celle de votre hebdomadaire. Le papier journal est composé à 60 % de pâte provenant de vieux papiers et à 40 % de pâte de sciure. Celle-ci provient essentielle-



## DOSSIER

ment de scieries wallonnes. Elle est amenée par camions et transformée sur place.

Les vieux papiers proviennent également de Belgique. On y retrouve un mélange de journaux et de magazines. Le quotidien que vous lisiez ce matin contenait peut-être quelques morceaux d'un ancien numéro de notre revue «SNCB Informations». Mais vous auriez été bien en peine de le remarquer. Car le papier recyclé est d'abord débarassé de ses impuretés (plastique, agrafes) puis des encres. Après avoir été légèrement blanchie, la pâte est mélangée à une pâte fraîche de sciure.

Le papier magazine, quant à lui, est un mélange de 55 % de pâte provenant de rondins de sapin, de 20 % de pâte chimique (la cellulose qui assure sa solidité) et de 25 % de kaolin (pour sa brillance et la qualité d'impression).

### Une intense collaboration

Environ 30 % du sapin ardennais rejoint Langerbrugge par le rail. Voici cinq ans, la proportion était

la même, mais il y a eu un os dont nous parle Léon De Pauw. "Nous n'avons pas renouvelé le contrat avec quelques grands fournisseurs qui travaillaient par le rail, et la SNCB n'a pas pu réagir immédiatement à cette perte. La fermeture de quelques gares à marchandises a en outre réduit l'accessibilité du chemin de fer au départ des exploitations. C'est que la distance de la coupe à la gare ne peut excéder 20 kilomètres. Une collaboration intense avec la SNCB et la conception du wagon Roos nous ont permis de rétablir la part du rail dans nos transports".

Auparavant, le transport des troncs s'effectuait dans des wagons E d'une capacité de 25 stères, et des wagons Eas pouvant emmener 50 stères. Ces deux types sont des tombereaux dans lesquels le bois était couché transversalement. Les wagons de type Roos accueillent les troncs en longueur et permettent de charger 80 stères. Ils sont à ciel ouvert et très facilement déchargeables. Etant donné leur plus grande capacité, le tarif est également plus avantageux, de sorte que le transport à grande échelle

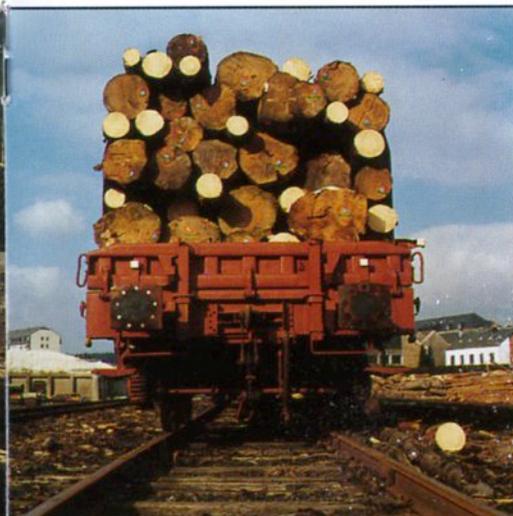
redevient rentable. Le changement ne s'est pas fait tout seul, comme le rappelle Léon De Pauw "Au début, nos services se méfiaient du Roos. Aujourd'hui, il est leur préféré. Depuis 1990, nous n'en recevons d'ailleurs plus d'autres. Les 100 unités de la SNCB répondent bien aux besoins. Le même phénomène de méfiance s'est présenté chez nos fournisseurs. Il a fallu batailler ferme pour les persuader. Mais les chefs de gares en région wallonne nous ont merveilleusement aidés".

### Des arguments en béton. Ou en bois?

Auparavant, seuls quelques gros fournisseurs utilisaient le rail. Maintenant, ils sont tous approchés pour franchir le pas et se mettre eux aussi à l'heure du transport ferroviaire. La plupart des fournisseurs possédaient leur propre flotte de camions. Leur raisonnement était simple: "Le bois étant chargé, le camion peut couvrir les 250 kilomètres qui mènent à Langerbrugge". Mais la papeterie et son partenaire ferroviaire avaient un argument

économique à faire valoir: les propriétaires de camions pouvaient eux aussi gagner de l'argent en combinant les deux modes de transport. Au cours d'une même journée, le même camion pouvait en effet amener un chargement à la gare et un second à Langerbrugge. Mais deux voyages en direction de l'usine gantoise n'étaient pas réalisables. L'argument a fait mouche, au point que certains fournisseurs font aujourd'hui tout transporter par train.

Léon De Pauw ne laisse cependant planer aucun doute: ces actions, Feldmuehle Langerbrugge ne les a pas menées pour les beaux yeux de la SNCB. "Le chemin de fer nous intéresse s'il procure des avantages. Outre des prix compétitifs par rapport à ceux de la route, il nous permettait aussi, grâce au délai de 20 heures contractuel, de rabotter les pointes de déchargement. Et l'acheminement jour A/jour B est bien respecté, ce qui est très bon pour la qualité du bois". Pour l'avenir, le directeur des achats ne prévoit pas de modification spectaculaire dans la part du transport ferroviaire. Mais il s'at-





tend à ce que la SNCB profite de l'éventuelle augmentation de la capacité de production de Langerbrugge.

La consommation de papier continue à croître en Europe occidentale au rythme de 4% l'an. Sans tenir compte des autres marchés, ceci nécessite la mise en route d'une nouvelle ligne de

production importante en Europe. Le groupe Stora envisage sérieusement de l'implanter à Langerbrugge. Un investissement de l'ordre de 12 milliards porterait la capacité du siège à 450.000 tonnes. "Nous avons de bonnes cartes en mains" poursuit Léon De Pauw. "Notre implantation dans un port de mer, près de

noeuds de communications ferroviaires et routiers, à faible distance de nos sources de matière première, et au coeur du marché utilisateur !" Des avantages qui sont plus lourds qu'une simple feuille... de papier.



# Des bateaux de papier sur la rive gauche

## SEAPORT TERMINALS ET F.P.-DISTRIBUTION

Le bois brésilien et les forêts norvégiennes se croisent sur les quais d'Anvers. Une nouvelle concentration est née sur la rive gauche, qui draine bois, cellulose et papier en direction des darses de l'Escaut. Les wagons couverts de la SNCB déplacent ensuite la pâte et les rames de papier jusqu'au fin fond de l'Italie.

Les amas de troncs sur les quais de la darse Delwaide semblent incongrus dans l'environnement de silos, de conteneurs et d'élevateurs. Dans l'agitation du port, ils font penser à la quiétude d'une nature disparue, apparence trompeuse d'un monde lointain. Il est difficile de trouver une forme plus claire de ce qu'est la "forest product", un secteur de l'activité économique auquel appartient la transformation du bois. On connaît bien sûr la fabrication des planches et des copeaux, mais aussi - si pas avant tout - celle de la cellulose et du papier. Luc Arnouts, manager de Seaport Terminal, une filiale de



Luc Arnouts

Cargo Agency, décrit la cellulose comme "des arbres broyés qui, via un procédé chimique, sont réduits à une structure fibreuse". Cette pâte, produit de base du papier, est transportée en ballots ou en blocs.

Les produits forestiers occupent une grande place dans l'activité

du port. Seaport a déjà réservé de l'espace dans le nouveau terminal qu'on aperçoit derrière les échafaudages. Le groupe Katoen Natie-Seaport Terminals construit un gigantesque complexe à la darse Vrasene. Il y a cinq ans, cet emplacement était nu, abandonné, désolé. Aujourd'hui, les

entreprises se bousculent pour s'installer entre l'écluse de Kallo et la darse de Doel.

### Sous les eucalyptus

F.P.-Distribution y est depuis longtemps. Les activités de cette filiale indépendante du groupe suédois Mo och Dömsjö - appelons-le, pour faire simple, Modo - transparaissent dans les initiales F. P. cachent le terme "forest product". L'administrateur délégué Emile Demarbaix se définit comme un agent en transport, en stockage et en distribution de produits à base de bois. L'an passé, les bateaux venus de Scandinavie, d'Amérique du Nord et du Sud ont déchargé quelque 650.000 tonnes de marchandises. Avec ses 400.000 tonnes, la cellulose arrive largement en tête. Les planches de bois représentent environ 50.000 tonnes. Quant aux 200.000 tonnes restantes, elles sont à mettre à l'actif du papier.



“Les arrivages de papier augmentent sans cesse” affirme Emile Demarbaix. “Logique: les pays producteurs tentent autant que faire se peut de conserver chez eux la plus-value que rapportent les produits finis”. Et son collègue Arnouts de Seaport de surenchérir: “Les pays sud-américains réussissent aussi maintenant à fabriquer des papiers de haut de gamme”. L'Argentine, le Brésil et le Chili ont beaucoup investi dans l'industrie de la cellulose et du papier. Grâce à l'eucalyptus, un arbre qui grandit très vite, ils ont pris une énorme avance sur le Canada et la Scandinavie, où les conifères mettent 35 ans pour arriver à maturité, ce qui donne un bois très solide, utilisable dans toutes les sortes de papier.

Actuellement, c'est toujours la cellulose qui se taille la part du lion. Seaport Terminals a importé l'an dernier 350.000 tonnes d'Amérique Latine et 80.000 tonnes du nord. Cette «pasta» est ensuite disséminée dans toute l'Europe, Italie comprise. Les ports du sud ne jouissent pas d'une bonne réputation en raison des services imparfaits et de tarifs élevés. De plus, les armateurs trouvent plus facilement des marchandises à ramener à Anvers, Rotterdam ou Hambourg.

Les ports italiens ne restent pas pour autant inactifs. Ils brandissent leur fleuron, la livraison just in time. Les marchandises sont stockées dans les ports et le client en prend livraison au moment qu'il juge opportun. La livraison à partir des ports du nord de l'Europe prend quelques jours. Mais Anvers ne s'en est pas laissé conter. Elle a trouvé la solution grâce au chemin de fer. La part du transport de cellulose par train a plus que doublé en trois ans, passant de 3 à 7%. On fait appel au train dès que la distance dépasse 600 kilomètres.

### Un oeuf dans le terminal

“Terminal to terminal”, tel est le nom de son nouvel atout dans cette guerre entre les ports du nord et du sud. Jusqu'ici, on se contentait d'ajouter quelques



Emile Demarbaix

wagons bourrés de cellulose lorsqu'un train partait vers la France ou l'Italie. Les wagons étaient amenés aussi près que possible de l'usine cliente. Procédure complexe, longue et onéreuse. Pour consolider l'avance en matière de concurrence, on tente actuellement de former des trains complets pour un terminal donné. On transporte d'un coup 1.000 tonnes qui sont ensuite entreposées et livrées lorsque le client en éprouve le besoin. La demande se déplace ainsi du port vers le terminal ferroviaire.

“L'oeuf de Colomb” jubile Luc Arnouts. “Bien entendu, le système reste onéreux en raison du magasinage temporaire. Mais les chemins de fer se sont montrés intelligents, et pour contourner ce handicap, ils font un effort tout particulier. C'est grâce à cela que nous pouvons maintenir le transport dans ce port. De plus, nous prévoyons un accroissement des arrivages de cellulose. A terme donc, de plus en plus de trains partiront en direction des terminaux français et italiens. Ce futur carrousel garantira la rentabilité aux chemins de fer”.

Le projet se met petit à petit en place. Pour arriver à envoyer chaque semaine en Italie un minimum d'un millier de tonnes, les distributeurs de “forest products” ont unis leurs efforts. A Anvers, ils ont porté sur les fonts baptismaux le “Flanders Distribution and Transportation Club”.

On y trouve entre autre F.P.-Distribution. Emile Demarbaix en précise les avantages: “Nous cherchons ensemble des plates-formes et des avantages de groupe en matière de facilités et de prix. Nous sommes davantage collègues que concurrents. Nos problèmes sont les mêmes. Notre rivalité se situe plus sur le terrain de la qualité du papier que dans sa distribution. La plupart des grandes firmes ont leurs propres services de distribution, qui se valent. Le schéma de travail est partout le même”.

### One Port Concept

Les propos de Mr Demarbaix sont confirmés par la collaboration attendue entre le groupe Modo et la firme finnoise Lumnipaper qui vient d'implanter une nouvelle usine sur la rive gauche. On y amène du papier pour le découper à mesure. Les rogneuses ont une capacité de 50.000 tonnes par an. L'idée du terminal a le vent en poupe. De nombreux armateurs soutiennent le “One Port Concept”. Ils se rendent dans un seul port à partir duquel tout est redistribué. Pour le client, pas de modification, il aura un prix “égalisé”. Mais en déchargeant tout dans un port, on peut épargner quelques jours de navigation (à 20.000 dollars la journée). L'économie réalisée permet de transporter les marchandises par une autre voie. Sur ce terrain également, le chemin

de fer reprend du poil de la bête, surtout pour les usines de papier qui ne se trouvent pas sur les rives d'un cours d'eau comme aux alentours de Grenoble ou en Alsace-Lorraine.

### La terreur des billes de plastique

Charger et décharger la cellulose et le papier est un travail délicat. Les difficultés commencent lorsque le chargement s'est renversé, bloquant des portes de wagons ou en faisant sortir d'autres des guides. Pour éviter cela, le chemin de fer utilise de préférence des wagons Rils, couverts d'une bâche montée sur des arceaux. La bâche se replie en accordéon, de sorte que la cargaison peut être arrimée ou déchargée sans problème. La demande étant sans cesse croissante, les wagons inutilisés se font rares. L'utilisation des Rils de la SNCF qui attendent ici des chargements avant de retourner en France permet d'éviter des ruptures de stock. La sous-filiale de la SNCB, Euratral, est toujours aux aguets et reste en liaison constante avec les expéditeurs. Les wagons ne doivent pas seulement être à quai au moment où le client le désire, il faut aussi qu'ils soient clinquants.

Les expéditeurs de cellulose craignent en effet comme la peste ces petites billes de plastique qui tourbillonnent lors du transbordement de polyéthylène, un produit chimique que l'on rencontre souvent dans le port d'Anvers. Mr Demarbaix connaît le problème: “Une seule bille, aussi petite soit-elle, qui s'insinue dans un ballot de cellulose, et la production de papier est bonne à jeter”. Le plastique se coince dans la machine et tire une ligne dans tout le papier. Chaque wagon qui contient ne serait-ce qu'une de ces billes est résolument renvoyé par l'usine.

L'administrateur de la F.P.D. jette un oeil par la fenêtre. Une kyrielle de wagons entre dans le hangar. Plus loin, un train de Rils s'en va. Sur la rive gauche, l'activité de la SNCB ressemble à celle d'une ruche.

# Vieille-Montagne

## Quand rentabilité et environnement vont de pair

L'usine de zinc de Balen-Wezel se transforme complètement. Grâce aux techniques de production ultra-modernes, les atteintes à l'environnement sont devenues minimales. Alors que la capacité de production a doublé, les environs de l'entreprise redeviennent verts. Dans ce cadre dynamique, la SNCB assure un transport sûr, écologique et concurrentiel, tant des matières premières que des produits finis.

Tout a commencé lors de la délivrance du nouveau permis d'exploitation. Au beau milieu de la longue liste de conditions apparaissent deux lignes qui vont bousculer toute l'entreprise: "la réception et la manutention des minerais doivent s'effectuer totalement à couvert". Un défi pour Vieille-Montagne. "Il nous fallait inventer un tout nouveau concept" témoigne Jan Tegenbos, responsable de la section Environnement et Logistique, qui a vécu le problème de très près. Trois ans après le premier brainstorming, le premier train déposait son chargement au nouveau quai de réception, entièrement couvert. Dont coût, un demi-milliard de francs.

Jusqu'à la mi-avril, des péniches venaient déposer quelque 500 tonnes de minerais à Balen-Wezel. Certains ont eu l'idée d'une ramification au canal en direction de l'usine. D'autant que l'entreprise disposait de sa propre flotte. Mais les bateaux atteignent un âge respectable et leur entretien pèse de plus en plus dans les budgets. D'autres problèmes techniques, liés au débarquement des minerais, ont finalement décidé l'entreprise à renoncer à l'idée.



Jan Tegenbos: "Pour cinq unités de zinc, nous avons deux unités de résidus sur les bras".

### Le train, une meilleure rentabilité

Vint alors l'alternative du transport routier. L'usine utilise annuellement 400.000 tonnes de minerais. Fin 1995, on estime que ce chiffre sera passé à 700.000 tonnes. Ce qui signifie qu'un flot incessant de camions devrait silloner les autoroutes campinoises.

Mais le train n'a pas seulement été retenu par élimination. L'entreprise a mis sur pied une confrontation aux règles strictes. Le transport de ces imposantes quantités de marchandises doit être assuré, ne peut pas dégrader l'environnement et doit coûter le moins possible. C'est finalement le chemin de fer qui a tiré le gros lot.

Ce choix allait impliquer investissement important. Aux seules fins de prolonger les lignes jusqu'à l'usine, vingt millions de francs ont été nécessaires. Mais Jan Tegenbos ne tient pas rigueur aux pouvoirs publics de lui avoir imposé cette facture. A terme, cet investissement ne se contente pas de sauvegarder l'environnement, il deviendra également rentable pour l'entreprise. Monsieur Tegenbos attire l'attention des autorités et de l'opinion publique sur le fait que les métaux lourds sont injustement décriés. L'analyse des eaux de surface dans les envi-

rons de l'entreprise est tellement bonne que cet été, un triathlon prendra le départ sur le canal, à côté de l'usine.

La production de zinc a fait du chemin. Au siècle dernier, c'était un travail extrêmement dur, insalubre. Aujourd'hui, la méfiance n'a pas totalement disparu, mais plus personne ne conteste les améliorations apportées aux procédés de fabrication. L'équipe de recherche, placée sous la responsabilité de six cadres, travaille d'arrache-pied à leur perfectionnement. Et ses procédés sont tellement novateurs que les principaux producteurs de zinc viennent acheter leurs systèmes de fabrication à Balen-Wezel. "Nous savons très bien comment nos concurrents travaillent, puisqu'ils viennent chercher chez nous l'infrastructure et le know-how technologique" avoue Jan Tegenbos sans fausse modestie. "On traverse même l'océan pour venir nous voir". Et de sortir de son tiroir une longue liste dans laquelle on trouve, entre autre, des industriels allemands, américains et japonais.

### Même la vapeur est réutilisée

Au laboratoire et sur une première installation pilote, on teste aujourd'hui une retentissante nouveauté qui sera

vraisemblablement opérationnelle dans quatre ans. Les critères écologiques ne sont pas seuls en cause. On recherche également des procédés de fabrication moins intensifs. D'où l'importance du recyclage. Car l'exploitation du minerai engendre un nombre important de dérivés. Si l'on veut du zinc pur, tous les autres composants doivent disparaître. Et plutôt que de les rejeter dans la nature, on les dirige vers d'autres divisions. C'est de ce type de synergie qu'est née la division cadmium. Dans ce secteur, elle est la plus grosse productrice mondiale, comme Vieille-Montagne l'est pour le zinc. Balen-Wezel est ainsi la plus grosse entité de ce groupe dont le siège central est situé à Angleur, près de Liège.

Certaines oxydations nécessitent l'utilisation de fours. Ceux-ci produisent du dioxyde de soufre qui est réutilisé dans la fabrication d'acide sulfurique, un autre produit fini de l'entreprise. Même la vapeur produite par les fours sert à faire fonctionner la centrale électrique de l'entreprise.

"Chaque fois que nous produisons cinq unités de zinc, nous nous retrouvons avec deux unités de résidus sur les bras" explique Jan Tegenbos. Il convient de les recycler. En bout de course, il reste 5 à 8 % de déchets pour lesquels l'entreprise n'a pas encore trouvé de solution. Le nouveau système que nous évoquions plus haut devrait permettre de n'avoir plus qu'une unité de résidus pour cinq unités de zinc produites. Les recherches portent maintenant sur les déchets métalliques qui n'ont pas encore pu être valorisés.

## Déchargement "à la vapeur"

Au centre du domaine, voilà le hall des minerais. Les teintes pastel de cette construction en bois contrastent avec son environnement de métal et de béton. Comme le précise Jan Tegenbos, "les minerais pourraient dégrader les bâtiments métalliques". Juste à côté, on vient de terminer la construction des quais de déchargement couverts. A l'intérieur, les wagons peuvent être traités à la vapeur. Les minerais ont en effet un taux d'humidité de 8 à 9 %, et l'hiver, des pellicules de glace peuvent se former sur les parois. Pour faciliter le déchargement, on les traite donc d'abord à la vapeur.

Les wagons sont ensuite amenés vers le lieu de déchargement proprement dit. La SNCB utilise pour ce genre de trans-



port des wagons de type Fals, conçus spécialement pour le transport de produits lourds comme les minerais, le charbon, le coke et d'autres marchandises en vrac. Pour décharger, on ouvre les panneaux de côté - dans les nouveaux modèles, l'ouverture est semi-automatique - et en quelques secondes, 55 à 60 tonnes de minerais tombent dans des fosses d'où une bande transporteuse les emmène alors vers l'immense entrepôt.

Pour le transport de zinc, les Fals sont pourvus d'un revêtement intérieur synthétique, qui évite toute adhérence des minerais. Chaque jour, un train de 21 à 23 wagons quitte l'Antwerp Bulk Terminal du port d'Anvers et rejoint l'usine de Balen-Wezel. Pour disposer à tout moment d'un nombre suffisant de wagons, la SNCB a équipé 70 Fals du revêtement spécial. Certains d'entre eux sont utilisés pour la liaison entre le port d'Anvers et l'usine de zinc hollandaise de Budel. Le mercredi, ce sont deux trains qui arrivent à Vieille-Montagne. Dans deux ans, en raison des restructurations prévues et de la demande croissante de produits zingués, on prévoit que deux trains quotidiens relieront Anvers à Balen-Wezel.

## Les toits de Paris

Le trafic ferroviaire est cependant bien plus intense. Certains clients ont également choisi le rail pour se faire livrer les blocs de zinc chargés directement sur wagons en fin de production. La part ferroviaire dépend évidemment des souhaits de la clientèle. Les acheteurs implantés à proximité utilisent le plus souvent la route. Chaque semaine, 600 tonnes de blocs reprennent la voie navigable vers le port d'Anvers, où ils sont chargés sur des navires. Il est fort probable que la SNCB emporte très prochainement une part de ce marché.

Sur les voies, le trafic est de plus en plus important. Depuis la mi-mai arrive chaque mardi un train de la Deutsche Bundesbahn composé au minimum de

15 wagons. Il transporte des minerais en provenance directe de la mine de zinc de Sachtleben. Lorsqu'un des fours est à l'arrêt, du combustible arrive en train d'une entreprise-soeur située à Calais. Pour cela, on utilise des wagons qui sont déchargés grâce à un système pneumatique. Sous pression, la poussière très fine peut ainsi être chassée de ces silos hauts d'une vingtaine de mètres.

La galvanisation reste la principale application du zinc. La lutte contre la corrosion bat son plein et les bains de zinc en sont un élément essentiel. Ce produit non-ferreux trouve son utilisation finale dans un nombre incroyablement varié d'applications. L'industrie pharmaceutique est par exemple un client important: le zinc y est utilisé dans des pommades et des médicaments. Les batteries, les pneus et même les jeans font marcher le commerce. Les plombiers et les couvreurs connaissent quant à eux depuis longtemps les avantages des plaques de zinc.

Ce sont d'ailleurs les toitures qui ont définitivement assis la production de zinc. Napoléon III l'a abondamment utilisé pour le recouvrement des toits de Paris. Ce fut le point de départ de la production industrielle de zinc. Au début du siècle dernier, le Belge Jean-Jacques Daniel Dony avait déjà découvert un procédé original de transformation du zinc en métal. Un décret de l'empereur Napoléon lui octroya les droits d'exploitation à l'endroit où l'on avait découvert la calamine (un des minerais de zinc): la "Vieille Montagne de la Calamine" près de Moresnet. En 1824, François-Dominique Mosselman racheta tant la mine que la fonderie liégeoise voisine. En 1837, de concert avec la Banque de Belgique, il fonda la "Société des Mines et Fonderies de Zinc de la Vieille-Montagne". Cette année-là, la production atteignit 1833 tonnes. Aujourd'hui, le groupe multinational produit plus de 340.000 tonnes, dont 200.000 à Balen-Wezel.

# L'équipe "vente" du district sud-ouest

Pour mieux appréhender les subtilités et affinités locales et, dès lors, répondre plus efficacement aux attentes et besoins de sa clientèle "marchandises", l'équipe "vente" du sud-ouest est implantée à la fois à Charleroi, siège du district, et à Mons.

**A** Mons et à Charleroi, les mêmes bâtiments abritent les équipes "vente" et "transport". Cette proximité, grâce aux contacts réguliers qu'elle génère, permet de sensibiliser davantage les hommes de terrain aux besoins de la clientèle.

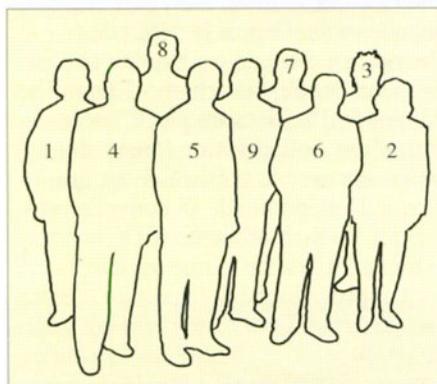
La force de vente du district S-O couvre

- l'ensemble de la Province de Hainaut,
- la partie du Namurois, limitrophe de la botte du Hainaut,
- et le Brabant wallon occidental.

Cette région a une longue tradition industrielle qui remonte au XIX<sup>ème</sup> siècle. Elle est très profondément marquée de l'empreinte du charbon et de l'acier.

On y distingue cinq bassins:

- le Tournaisis où l'on rencontre d'importantes carrières et divers sites cimentiers;
- Mons - Borinage, ancien bassin minier où l'exploitation charbonnière se limite, aujourd'hui, à l'assainissement de terrils. On y trouve aussi des sites cimentiers, des fours à coke ainsi qu'une industrie chimique basée principalement sur la carbochimie;
- le Centre et son triangle Feluy - Manage - Seneffe: cet ancien bassin minier abrite depuis maintenant 140 ans un pôle sidérurgique important. De nombreuses entreprises liées au secteur des fabrications métalliques se sont installées dans cette zone. Depuis une vingtaine d'années, on constate également une forte implantation du secteur pétrochimique;



- le pays de Charleroi et la Basse-Sambre, zone de sidérurgie que côtoient la chimie de base ainsi que l'industrie verrière;
- le Brabant wallon occidental où sidérurgie et exploitation de carrières font bon ménage.

La forte implantation d'industries lourdes engendre notamment, de et vers la région, des flux réguliers et massifs en trains complets. Le trafic "marchandises" s'articule autour de deux gares de formation performantes (Monceau et St Ghislain) et d'un terminal multimodal (Châtelet).

## L'équipe

### Agence de Charleroi (siège principal)

1, quai de la Gare du Sud  
6000 Charleroi  
Tél.: 071/43.01.73  
Fax: 071/47.12.47  
Télex: 51 599

- Noël Crijns (n°6 sur la photo), Chef de division
- Jean-Marie Bodart (3), animation de l'après-vente
- Marc Mazy (5), prospection
- Charles Hanon (9), logistique et gestion des transports
- Chantal Delforge (1), renseignements, tarifs intérieurs
- Michel Toussaint (4), renseignements, tarifs internationaux
- Josiane Noël (2), accueil

### Agence de Mons

14, square Franklin Roosevelt  
7000 Mons  
Tél.: 065/33.59.79  
Fax: 065/31.24.37

- Pascal Lelubre (8), représentant commercial
- Dirk Vanbecelaere (7), prospection

# Gamatex Storage

## Pas la moindre trace d'humidité

Des noms imprononçables et des formules mystérieuses se cachent derrière le complexe de citernes de Gamatex. Les élégants alignements de réservoirs d'un blanc étincelant contrastent avec cette troublante terminologie. Et celui qui connaît la réalité pénètre tranquillement à la darse canal B2.

Lorsqu'on veut implanter un terminal de réservoirs, il ne suffit pas de trouver un port international facile d'accès. Celui qui veut pouvoir approvisionner sa clientèle rapidement, efficacement et "just in time" doit disposer de canaux de distribution qui fonctionnent sans problème. Ce n'est pas l'effet du hasard si Gamatex Tankstorage s'est installé dans le port d'Anvers. Les chargements qui pénètrent ou sortent de ses installations sont innombrables. Avec un volume d'activité annuel de l'ordre de 4,5 millions de tonnes, il n'est pas étonnant que les compteurs sautent. Les navires et allèges s'arment aux quais 621 à 627. Divers oléoducs sont directement alimentés depuis le terrain de Gamatex, comme la célèbre liaison Anvers-Limbourg-Liège et le système de pipe-lines fort étendu qui alimente l'Europe centrale. Les entreprises environnantes sont également reliées et le sud du Limbourg hollandais dispose aussi d'une connexion directe.

L'important accroissement du transport vers l'intérieur du pays est assuré depuis peu par le chemin de fer. En avril, le trafic ferroviaire a encore doublé d'un coup. Auparavant, quelque 400 wagons entraient et sortaient



chaque mois. Depuis le début de l'année, en plus, un train quitte chaque semaine l'entreprise chargé d'un millier de tonnes d'acide acétique. C'est le fruit d'une collaboration longue de treize ans avec le voisin Solvay, qui envoie l'intégralité de sa nouvelle production de dichloréthane (EDC) chez Gamatex. C'est de là que les clients sont approvisionnés - la plupart d'entre eux par train. Pour cette première année de production, le chemin de fer peut espérer convoier de 80 à 100.000 tonnes. Une fois que la vitesse de croisière sera atteinte, 150 à 180.000 tonnes passeront sur les rails.

### Des toits mobiles

Chez Gamatex, la valse des chiffres vous donne le tournis. Il nous faut l'oublier pendant que nous suivons Jan van Dam, le patron de l'entreprise, sur l'étroite échelle qui mène au sommet d'un réservoir de 17 mètres de haut. La couleur blanche réfléchit la chaleur du soleil. Plus c'est chaud, plus il y a d'évaporation. Et donc de pertes. "L'évaporation n'est acceptable ni d'un point de vue économique ni d'un point

de vue écologique. C'est la raison pour laquelle nous dotons nos réservoirs de toits mobiles. Ils montent et descendent, flottant sur le liquide. De cette manière, 90 à 95 % du liquide reste à l'intérieur" nous explique Jan van Dam. Avançant debout sur cette citerne de 20.000 m<sup>3</sup>, nous tentons de garder notre équilibre face au vent qui souffle de l'Escaut. Nous évitons la chambre de pompage pour nous arrêter près d'un tuyau bleu. Si le réservoir voisin prenait feu, c'est d'ici que seraient déversées des trombes d'eau froide. Les tuyaux rouges cracheraient de la mousse pour éteindre d'éventuels feux. "La sécurité est notre priorité numéro 1" ajoute Jan van Dam. "Nous stockons et transportons les produits chimiques les plus divers, des gaz industriels et des huiles minérales. Nous ne pouvons donc rien laisser au hasard".

Du haut du réservoir, nous observons le chargement du train qui va transporter l'EDC. La distance n'empêche pas de voir les ouvriers se mouvoir dans leurs combinaisons blanches, munis de masques et de gants renforcés. Bien que



les manipulations se passent en circuit fermé, les normes de sécurité ont été étudiées jusque dans les moindres détails.

Produit de base pour la production de chlorure de vinyle (VCM), l'EDC remplace le chlore et l'éthylène. Le transport de chlore est sévèrement contrôlé, mais la moindre réduction des risques est toujours bonne à prendre. Pour

l'EDC, on utilise des wagons sous pression. La consigne: ils doivent être secs et hermétiques. C'est pourquoi, à l'instar des réservoirs de stockage, ils sont aspergés d'azote jusqu'à être totalement asséchés. C'est après que le gaz inerte ait rempli le réservoir qu'on y fait pénétrer l'EDC. Dès lors, il ne peut y avoir le plus petit échappement de fumée. Au moindre doute, le wagon est

envoyé dans un autre terminal où on retirera éventuellement l'air pour ajouter de l'azote. Les gaz détendus seront récupérés, séchés et renvoyés dans les citernes. La feuille de contrôle indique des ppm (parts par million). Pourrait-on être plus précis ?

### Le train est flexible

Le train d'un millier de tonnes se met en mouvement. Nous descendons. Au beau milieu des sphères de gaz et des cuves d'acides et autres produits chimiques, nous rencontrons Joseph Keglovich, le nouveau directeur général. Jusqu'à la fin de l'année dernière, il occupait le fauteuil de direction de Matex, la division de stockage de la firme Van Ommeren Ceteco à Rotterdam. Gamatex est une joint venture entre Van Ommeren et la GATX Terminals Corporation de Chicago. "Lorsque j'ai commencé ma carrière en 1971 chez Matex, Gamatex venait de naître" se souvient Joseph Keglovich. "A l'époque, nous avions ici une capacité de 25.000 m<sup>3</sup>. En 20 ans, elle a été multipliée par vingt, puisque nous pouvons stocker aujourd'hui 500.000 m<sup>3</sup> de produits. Le transport par train a également progressé, c'est normal. La SNCB nous offre les facilités nécessaires et un service souple. Nous nous chargeons de l'infrastructure, et nous attirons l'attention de nos clients sur les avantages du train". Et toutes les parties tirent profit de cette collaboration.



# Les visages d'ABX

## La boucle est bouclée

Dans ce numéro, nous faisons un dernier tour d'horizon de notre service de messagerie: ABX-Transport.

Désormais, tous vos contacts habituels ont un visage.

**P**our le transport proprement dit, nous allons agrandir notre parc de véhicules en faisant de plus en plus



souvent appel à des entreprises extérieures dès que la nécessité s'en fera ressentir. Les avantages que vous tirez de cette méthode sont clairs: rapidité et souplesse pour vos envois.

Les outils informatiques font dorénavant de plus en plus partie intégrante de notre environnement quotidien: le suivi des colis est donc encore plus régulier, rigoureux, méthodique.

ABX-Transport propose aussi un tout nouveau service - ABX-Connection - rendant possible l'échange automatique d'informations entre l'expéditeur et le transporteur pour une convivialité accrue.

Enfin, facteurs essentiels de réussite et de bonne marche opérationnelle, vous pouvez compter sur le savoir-faire et l'enthousiasme des délégués d'ABX-Transport.

### - Province de Namur et de Luxembourg

Marketing Unit Namur  
12, boulevard du Nord  
5000 Namur  
Tél.: 081/22.16.21  
Fax: 081/22.79.12

Votre contact, Guy Spelkens, est en liaison directe avec les centres de distribution de Namur et de Libramont où il est assisté par Eric Jadot (tél.: 061/22.21.36; fax: 061/22.39.95)



### - Marketing Unit Antwerpen

2, Noorderplaats  
2000 Antwerpen  
Tél.: 03/231.97.96  
Fax: 03/232.51.52

Depuis le début du mois de mars 1991, Nicole Verstraete fait équipe avec Jean-Marie Kasberg; vous pouvez compter sur eux pour toute assistance dans la région couverte par le centre de distribution de Malines.



### - Central Marketing Unit ABX

(service international)  
114, rue Bara  
1070 Bruxelles  
Tél.: 02/525.31.94  
Fax: 02/525.21.77

C'est Luc Wilmotte qui centralise tous les efforts commerciaux ainsi que la promotion des ventes en matière de trafic international; il demeure en liaison permanente avec ses collègues régionaux pour les aider à résoudre toute question liée au trafic international.





### - Province du Limbourg et du Brabant (est)

Marketing Unit Hasselt  
4, Stationplein  
3500 Hasselt  
Tél.: 011/22.44.17  
Fax: 011/24.25.09

Johan Vrolix y est votre interlocuteur. Le centre ABX d'Hasselt dessert toute la région.



### - Province de Flandre Occidentale

Marketing Unit Roeselare  
Beverensesteenweg, 67 a  
8800 Roeselare  
Tél.: 051/24.08.88  
Fax: 051/24.14.33

Michel Boterberg s'y met à votre disposition. Cette zone est desservie par les centres de distribution d'Ostende et de Roulers.



# Intercontainer 1990 en chiffres

En 1990, Intercontainer a enregistré un nouveau chiffre record: le volume global de trafic a atteint 1.146.919 TEU, soit 2,3 % de croissance par rapport à 1989. La variation se répartit ainsi: + 3,6 % de mouvements à charge, - 1,4 % de mouvements à vide.

La prestation totale a dépassé le milliard de TEU-km et la distance moyenne parcourue s'est située à 880 kilomètres.

Les conteneurs acheminés ont représenté une masse brute globale de 11,6 milliards de tonnes.

Les deux principaux marchés (qui représentent ensemble 97,3 % de l'activité) ont participé à la croissance.

Le trafic maritime, en progression de 2,2 %, contribue pour 54,5 % au trafic global.

Le trafic continental a réalisé un volume total de 491.393 TEU et une prestation de 511,8 millions de TEU-km, soit des progressions respectives de 6 et 7,7 %. Il constitue le pilier de la croissance d'Intercontainer. Les mouvements de caisses mobiles ont largement contribué à son essor, puisque leur part relative a dépassé la moitié du résultat global du secteur.

Les résultats des Business Units diffèrent suivant les relations gérées. On note en particulier une nette augmentation dans le trafic avec la Scandinavie, les Etats du Benelux et sur les routes d'Europe centrale (Allemagne, Autriche, Hongrie et Tchécoslovaquie).

Les produits du trafic, prestations accessoires comprises, ont atteint 13.806 millions de francs belges. Et les investissements se sont élevés à 420 millions de francs.

Depuis le 1er juillet 1990, tous les tarifs des chemins de fer concernant les prestations vendues à Intercontainer sont libellés, facturés et réglés en ECU. L'ECU est depuis cette même date la monnaie principale d'offre et de facturation. Il a servi d'unité pour la facturation de 85 % du chiffre d'affaires.

Intercontainer s'en réjouit. Il existe désormais une large concordance entre les recettes et les dépenses, ce qui s'est traduit par un net recul des opérations en devises, fort onéreuses. Du même coup, les risques de change sont considérablement réduits, les variations de cours entre l'ECU et le franc belge étant minimes.

A l'heure actuelle, Intercontainer possède en propre 4.628 wagons porte-conteneurs et porte-caisses mobiles. Ce parc lui a permis de réaliser environ 42 % du trafic.

# JUSTE CE QU'IL ME FALLAIT POUR METTRE DE L'ORDRE DANS MES IDEES.



Heureusement, j'ai pris le train EuroCity. J'avais envie de me laisser conduire. Ça m'a permis de préparer mes dossiers. Et pour une fois, j'ai pu lire le journal sans me presser. C'était une belle journée et la campagne déployait ses charmes.

Je suis arrivé frais comme un gardon. Mon client était charmant et j'ai tout de suite compris que c'était dans la poche. Je suis revenu le soir même. En train, bien sûr.

Le train. Déjà un goût de voyage.

