

# B-CARGO news

Trimestriel  
4/96



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



**B-Cargo veut offrir  
un service complet**



**Le rail est efficace, sûr  
et préserve l'environnement**

**-Express**



**Les wagons-privés:  
les auxiliaires du  
développement du rail**



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

**Editeur responsable:**

Willy Van Gestel  
85 rue de France -  
1060 Bruxelles

Photos: SNCB

## A votre service: B-CARGO

**Service central**  
1060 BRUXELLES  
85 rue de France  
Tél. 02/525 46 62  
Fax 02/525 46 25

**Dans les districts**  
1060 BRUXELLES  
85 rue de France  
Tél. 02/525 26 24  
Fax 02/525 46 35

2600 BERCHEM  
Wapenstilstandlaan 47  
Tél. 03/272 07 22  
Fax 03/236 93 31

4000 LIEGE  
87 boulevard de la Sauvenière  
Tél. 04/223 63 13  
Fax 04/221 26 44  
Télex 42 655

6000 CHARLEROI  
1 quai de la Gare du Sud  
Tél. 071/60 23 60 - 60 23 87  
Fax 071/60 23 92

8000 BRUGGE  
Stationsplein 2  
Tél. 050/38 81 64  
Fax 050/38 18 80

9000 GENT  
Koningin Maria Hendrikaplein 2  
Tél. 09/241 23 61  
Fax 09/241 23 67

**A l'étranger**

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



# Sommaire

- 3 Antoine Martens et Marcel Verslype:  
"La SNCB est active là où se développe le transport".
- 6 Un regard sur 18 mois de travail.  
B-Cargo veut offrir un service complet.
- 12 Shell et les produits pétroliers prennent le train.  
Le rail est efficace, sûr et préserve l'environnement.
- 14 Rencontre avec le président Belge de l'UIP,  
Jacques Weerts.  
"Les wagons privés:  
Les auxiliaires du développement du rail".



# "La SNCB est active là où se développe le transport"

Le résultat le plus important de ce dernier semestre est que le train, avec des produits de la plus haute qualité, fait ses preuves dans le transport de marchandises. B-Cargo News a rencontré Antoine Martens et Marcel Verslype, respectivement administrateur-directeur-général-adjoint et administrateur-directeur. Ils dévoilent la stratégie que suit la SNCB dans la dernière ligne droite vers l'an 2000.

**En 1995**, le tonnage total de marchandises transporté par la SNCB a baissé légèrement. Une érosion due à deux facteurs : une très longue grève dans les chemins de fer français et la tendance irréversible à la restriction et à l'innovation technologique dans l'industrie lourde. Avec, comme conséquence, moins de charbon et de minerai à transporter. La SNCB réagit en souplesse aux nouveaux besoins de transport. Sa stratégie est payante, comme le prouve le progrès substantiel enregistré dans le transport diffus sur longue distance. Un succès dû surtout aux trains EurailCargo. Le tonnage transporté par ces

trains a augmenté de 7 % en moyenne, avec des pointes sur les relations vers l'Autriche, la Scandinavie et la Suisse.

"La constatation la plus importante est que le chemin de fer, avec des produits de la plus haute qualité, fait réellement ses preuves dans le transport de marchandises", commente Antoine Martens. "C'est la plus grande leçon de ces dernières années. Les divers efforts que la SNCB a réalisés dans le domaine de la qualité ont été appréciés par la clientèle. Le signal est clair : nous devons continuer dans cette voie et approfondir encore notre approche de la qualité."

A côté du développement des trains EurailCargo et de la politique systématique de qualité, d'autres réalisations illustrent la stratégie d'une SNCB modernisée, qui se veut un transporteur particulièrement efficace. Il s'agit notamment de la création de plateformes multifonctionnelles (PMF), d'un programme d'investissements en infrastructure cohérent et mûrement réfléchi et de l'amélioration radicale de la communication directe avec le client.



## Chartes de qualité

*- On assiste à un tassement des transports pour l'industrie lourde en faveur du transport diffus et intermodal. Cela veut-il dire que la SNCB délaisse ses partenaires traditionnels ?*

**Marcel Verslype:** Certainement pas. Il est vrai que la baisse des volumes transportés de minerai et de charbon était inévitable et d'ailleurs, parfaitement prévisible. Mais nous continuons à fournir des efforts dans ce secteur. En témoignent les chartes de qualité que nous avons conclues l'année dernière avec Sidmar et Cockerill Sambre. Les résultats de cette approche sont très encourageants. L'année dernière, nous avons pu enregistrer chez Sidmar une forte hausse. Il est



clair que, sur la base de ces chartes de qualité, nous allons pouvoir transporter davantage de produits finis pour l'industrie lourde.

Le développement des produits de qualité pour le transport diffus est complémentaire à cette politique. A cet égard, les trains EurailCargo constituent d'ailleurs une base remarquable.



Antoine Martens : "La qualité, c'est s'améliorer en permanence, aborder et résoudre les problèmes un par un."

Dans le transport combiné aussi, nous allons vers une approche totale et systématique et vers de nouveaux types de trains. Nous avons déjà enregistré des résultats clairement positifs au cours du premier semestre de cette année. Dans tous les domaines, la SNCB s'est donné une double priorité: une très grande fiabilité et une qualité exceptionnelle.

*- Le transport de marchandises par le rail doit respecter des critères économiques. Il ne suffit donc pas de prendre en considération le maintien et l'augmentation des volumes grâce à de meilleures prestations. Ces transports doivent aussi être rentables pour la SNCB, entreprise soumise aux règles économiques. Comment cela se traduit-il dans la pratique ?*

**Antoine Martens:** Le rendement du transport diffus est très satisfaisant. Les EurailCargo ont atteint un coefficient moyen de remplissage de 65 % et plus, y compris

là où nous avons augmenté la capacité. Les longues distances et la qualité sont les deux facteurs déterminants du succès. Je veux souligner que nous enregistrons de bons résultats avec les trains fermés, en dehors de l'industrie lourde également. Le transport d'automobiles, par exemple, se maintient et le transport de grains et d'aliments pour bétail augmente fortement. Ces exemples, parmi d'autres, montrent que le concept des trains fermés reste important pour nous dans certains secteurs économiques, et que cela vaut la peine de continuer à suivre de près les développements du marché.

### Information permanente

*- Allez-vous introduire dans d'autres segments du marché la philosophie et les méthodes de travail des chartes de qualité que vous avez conclues dans l'industrie sidérurgique ?*

**Antoine Martens:** C'est une question que nous posent effectivement plusieurs entreprises. Nous essayons de prendre en compte cette demande, mais nous ne signons jamais de chartes de qualité pro forma. Nous nous engageons uniquement quand nous sommes certains que nous pourrions honorer notre contrat. Cela veut dire, concrètement, quand nous conservons le contrôle intégral du transport et que nous ne dépendons pas des autres réseaux.

En outre, nous devons déterminer ce que veut le client en question. Les deux parties doivent savoir clairement à quelles prestations et à quelles

variations dans les prestations elles peuvent s'attendre. La qualité s'appuie toujours sur un accord entre toutes les parties concernées.

En matière de qualité, mon collègue Verslype et moi-même nous nous en tenons à une règle stricte : nous ne signons que des accords concrets, dans la perspective d'une amélioration constante et graduelle. Les chartes de qualité ne résolvent pas tous les problèmes pour autant. Il est crucial que les difficultés soient identifiées et que des solutions soient systématiquement trouvées. La qualité, cela veut dire une amélioration continue, résoudre un problème après l'autre.

*- En pratique, le niveau de qualité dépend étroitement de la fiabilité et de la rapidité de l'information entre les différents partenaires. Dans ce domaine, quelle valeur ajoutée Carine procure-t-elle ?*

**Marcel Verslype:** Carine est une toute nouvelle cellule des départements Transport et Transport de marchandises de la SNCB. Il s'agit d'une initiative commune pour assurer le suivi des trains et pour faire parvenir une meilleure information au client. La cellule travaille sept jours sur sept et suit constamment tous les trains du trafic international et intermodal.

La philosophie est la suivante : tous les transports pour lesquels une livraison just-in-time est essentielle et fait partie intégrante de la qualité sont

suivis et surveillés par Carine.

La cellule écoute toutes les questions des clients - y compris en dehors des heures de bureau - et donne des réponses. Si nécessaire, elle prend aussi des mesures.

**Antoine Martens et Marcel Verslype:**  
*"Le Plan d'investissement prévoit des moyens suffisants pour réagir aux besoins réels."*



## Vers 2005

- A côté de la communication et de l'organisation, la rénovation et l'adaptation de l'infrastructure ferroviaire sont aussi indispensables pour servir encore mieux les clients. Etes-vous satisfait des mesures spécifiques prises pour le transport de marchandises dans le Plan d'investissement 2005 ?

**Antoine Martens:** Tout ce dont nous avons besoin y est prévu et sera mis en oeuvre. Mais on n'investit pas par pur plaisir. Il faut le faire uniquement en fonction des besoins réels.

Voici quelques projets parmi les plus importants. Après la fin des travaux de modernisation du faisceau C pour les trains qui entrent dans la gare de triage d'Anvers-Nord, nous nous attaquons aux faisceaux pour les trains au départ. Cette modernisation incluant les installations d'un nouveau système de freinage et de triage est chiffrée à 3,3 milliards de francs pour la période 1996-2005.

La SNCB dispose des moyens nécessaires pour investir partout où du trafic est généré. Nous serons toujours là où de nouveaux besoins réels apparaîtront. Ceci signifie, par exemple, que nous sommes en mesure de poursuivre l'extension de Zeebrugge ou de réagir au besoin éventuel d'un terminal à Gand, etc. Les ports sont inévitablement au centre de notre politique d'investissement pour le transport diffus : c'est là qu'il y a le plus de trafic.

Pour ce qui concerne le développement du réseau ferroviaire, nous pouvons affirmer qu'actuellement, la capacité est suffisante. Ceci ne veut pas dire que nous ne continuerons pas à moderniser régulièrement des lignes, ni que nous ne nous tenons pas prêts à réaliser des extensions, par exemple pour l'accès aux ports. C'est ainsi que la modernisation de

la ligne Athus-Meuse est poursuivie, y compris l'électrification sous 25 kV. Ces travaux y sont nécessaires afin d'optimiser cet axe pour le transport de marchandises et limiter ainsi ce trafic par la ligne 162 (Namur-Luxembourg). La ligne 147 Fleurus-Auvelais sera remise en service pour diminuer le trafic marchandises entre Ottignies et Namur. Cette initiative cadre également dans les travaux d'aménagement de la gare de Namur.

La plupart des investissements sur les grands axes du transport de marchandises n'ont pas pour fonction d'augmenter la capacité, mais d'améliorer la qualité. Le Plan d'investissement nous offre en tout cas les moyens pour éliminer tous les goulots d'étranglement qui se présenteraient.

- De nouveaux raccordements ferroviaires et des ouvertures (ou réouvertures) de lignes sont-ils prévus ?

**Antoine Martens:** Toutes les propositions dans ce sens sont étudiées en profondeur. Nous nous décidons toujours après une estimation du flux potentiel de marchandises et si la possibilité existe de réaliser un accord contractuel avec les entreprises ou industries concernées.

## Multifonctionnel

- Quelle est l'importance des plates-formes multifonctionnelles (PMF) comme alternative aux raccordements individuels ?

**Marcel Verslype:** Le concept des PMF - un service complet offert, dans des points centraux, sur la base d'un partenariat entre la SNCB et d'autres entreprises spécialisées - est un élément-clé de la réorganisation du transport ferroviaire de marchandises. Après une expérience d'environ six mois avec

la PMF de Boom, nous pouvons affirmer en toute confiance que ce concept offre une alternative très intéressante pour les clients qui ne traitent pas régulièrement de gros volumes. La PMF de Boom progresse de mois en mois et notre politique inspire même d'autres réseaux. A court terme, cette année encore, plusieurs PMF vont être mises en



service. A la fin de l'année prochaine, environ sept PMF devraient être opérationnelles. Le plus pour le client : il n'aura qu'un point de contact pour l'entièreté des prestations logistiques et de transport. Ce qui améliore considérablement l'efficacité. Si nous pouvons nous fier aux marques d'intérêt, aussi bien de la part d'entreprises ferroviaires étrangères que de la part de partenaires potentiels et de clients, le concept des plates-formes paraît devenir un facteur essentiel pour le développement du transport des marchandises dans un proche avenir."

**Marcel Verslype :** "Le concept de PMF devient un facteur essentiel pour le développement du transport de marchandises dans un proche avenir."



# Regard sur 18 mois de travail

Une offre de transport, diversifiée, de qualité, axée sur un service complet. C'est ce que B-CARGO propose sur le marché du transport pour des distances où le rail s'avère compétitif.

Le groupe SNCB affine cette offre chaque jour et oriente ses efforts dans trois directions:

- un alignement de la capacité sur les besoins;
- un accroissement constant de la qualité;
- et l'extension de la gamme de services utiles aux clients.

Qu'on en juge en jetant un regard sur les différentes possibilités développées depuis début 1995.







Desserte des ports:

## la fluidité en point de mire

La SNCB a ouvert en juin 95 la ligne 11, qui part de la formation d'Anvers-Nord vers la partie la plus septentrionale du port. Ainsi, pour l'un de ses gros clients chimistes, elle a fait sauter un bouchon qui rendait aléatoire la programmation des transports par l'itinéraire traditionnel.

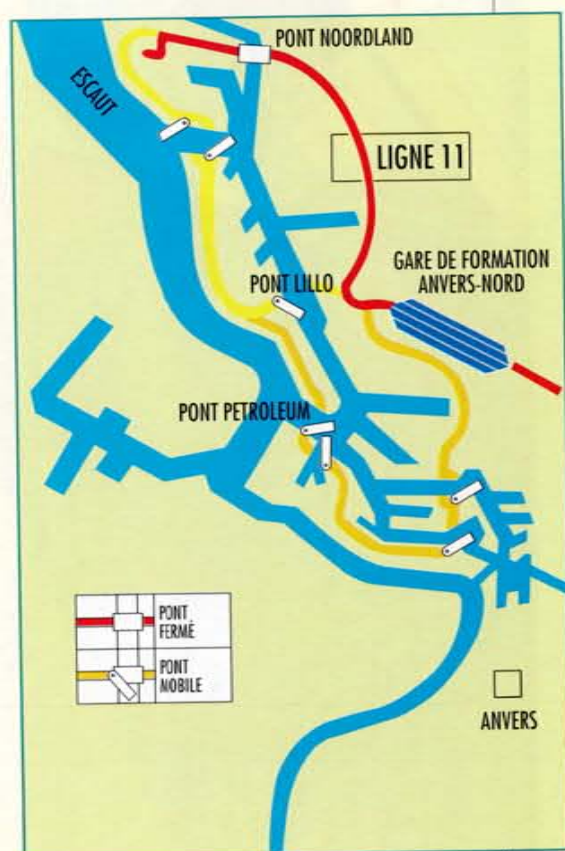
Le prolongement de cette ligne jusque Bergen-op-Zoom pourrait être envisagé comme alternative à la ligne 12, où passe le trafic entre Anvers et Rotterdam.

Dans le même ordre d'idées - accroître la capacité de circulation pour améliorer la qualité en termes de rapidité et de fiabilité - un deuxième accès ferroviaire au port doit être implanté. Cette extension est inscrite au plan décennal d'investissements 1996-2005. A la demande de l'autorité régio-

nale, sa réalisation va être accélérée par rapport au calendrier initial.

Ainsi, à Anvers comme et autour des autres ports, la SNCB vise à rendre les mouvements aussi fluides que possible pour répondre efficacement aux besoins de sa clientèle réelle et potentielle.

En outre, des discussions seront conduites avec les partenaires concernés et l'Union européenne pour développer le trafic de marchandises sur l'IJzeren Rijn.







## Intermodalisme:

# toujours renforcé

Moins de deux ans après son ouverture, le terminal intermodal de Muizen, exploité par Ferry-Boats, une filiale de la SNCB, a déjà fait l'objet d'améliorations destinées à le rendre encore plus performant. Ce voisin de la gare de Muizen - qu'il complète dans son créneau très spécialisé - est le point d'ancrage belge du trafic intermodal avec la Grande-Bretagne via le tunnel sous la Manche (et de ses prolongements en direction de l'Allemagne). Il est aussi le hub belge dans l'organisation d'importants trafics sur l'axe nord-sud.

A Anvers, Interferry a ouvert un deuxième site de traitement des conteneurs et engins rail/route. A l'arrière de la darse Delwaide, voisin des géants anversois Hessenatie et Noord Natie, ce terminal (Cirkeldyck) accroît très sensiblement la capacité de travail d'Interferry. Il rend plus compétitive encore l'offre de trains-navettes Anvers-Rotterdam. Et il rapproche le rail du trafic conteneurisé maritime. Les premiers résultats, enregistrés en phase de rodage, avant même l'inauguration officielle, sont encourageants: ils indiquent la voie d'une collaboration encore plus soutenue entre les communautés portuaires et le chemin de fer opérant à l'échelle européenne.





Michel Defosse (Dematex) et Raymond Deprez: les sourires témoignent de la bonne collaboration

Managers de la SNCB et de la société Devos: le partenariat de la PFM de Boom.



## Dessertes "conventionnelles":

# perspectives étendues

Dans le domaine du trafic conventionnel, un pas important a été franchi fin 1995 avec l'ouverture à Boom de la première plate-forme multifonctionnelle. Désormais, nous ne parlerons plus de gare ou de cour à marchandises, mais de PMF.

Le concept repose sur quelques paramètres simples:

- une implantation choisie en fonction des potentialités locales;
- un équipement adapté aux besoins (notamment de manutention et de stockage) des entreprises proches;
- le partenariat (appuyé par une charte de qualité) avec un professionnel du transport pour la réalisation d'opérations

terminales et la prestation de services qui dégagent l'expéditeur de toute autre charge que la production et la commercialisation de marchandises.

D'autres projets progressent à Bressoux, Manage, Schaerbeek, Courtrai, Genk.

Mais les investissements ne se limitent pas aux implantations de l'entreprise ferroviaire. A Floreffe, c'est la société Dematex qui a revitalisé un raccordement particulier et rafraîchi un ancien entrepôt de 12.000 m<sup>2</sup> sur un terrain de 4 Ha. Des Wagons P de Cargowaggon Italia assurent un acheminement finement programmé de ses produits... Une collaboration exemplaire avec la SNCB.



## Trains spécialisés:

# ouverture d'avenir

La recherche d'une rentabilité optimale amène à développer des solutions originales adaptées à la demande du marché.

Trains spécialisés aussi lorsqu'on parle d'EurailCargo. Le label implique le respect de normes précises principalement dans les domaines de la vitesse commerciale et de la garantie de livraison selon un horaire pré-établi. La faculté de réserver des places pour des départs déterminés constitue pour les clients un atout de plus. Et le suivi, soigné, apporte une touche particulière au transport ferroviaire diffus conventionnel.

Dernier en date des trains labélisés, le CARAD établit une liaison quotidienne entre la Belgique et la région de Nuremberg. Son antenne (hors

label) vers la Tchéquie et même au-delà étend les possibilités d'acheminements performants offertes par l'entreprise ferroviaire belge en direction de l'est. Le Carad dessert également un certain nombre d'autres destinations allemandes en régime jour A/jour C.

Il est le cadet d'une famille qui met déjà la Belgique à un saut de nuit de zones économiques importantes:

- en France: le sillon rhodanien;
- en Scandinavie;
- en Autriche;
- en Suisse;
- au sud de l'Allemagne.

Les trains-navettes (shuttle) appartiennent à cette famille. Interferry en fait circuler deux entre Anvers et Rotterdam, chacun ayant ses propres points de départ et de destina-



tion, de manière à couvrir des besoins étendus. Deux fois une trentaine de wagons chaque jour et dans chaque sens pour les deux Delta Express et une trentaine de wagons quotidiens dans chaque sens pour le Port Express, voilà chiffrée l'offre des navettes de port à port. La programmation est telle que ces trois trains offrent une fiabilité maximale et sont donc très attrayants pour les armements et les manutentionnaires qui en sont la clientèle.







## La qualité au coeur de la démarche

C'est au printemps 95 que la SNCB a tenu à Gand un colloque consacré à la qualité. Il ne s'agissait pas de suivre une mode mais de faire le point sur les conditions dans lesquelles le transporteur et son client peuvent ensemble atteindre un degré élevé de qualité dans ce qu'on peut voir comme le maillon ultime de la chaîne de production.

"La qualité est avant tout un état d'esprit" écrivions-nous au tout début de cette année. C'est effectivement ce vent-là que la SNCB veut faire souffler parmi son personnel, des plus hauts responsables aux hommes et femmes de terrain. Coopérer avec des entreprises qui ont reçu la certification ISO 9002 induit certainement des exigences particulières. Que les cheminots sont parfaitement en mesure de rencontrer. Ils vivent dans le même esprit le partenariat avec d'autres entreprises de façon à ce que chaque client obtienne pleine satisfaction. La qualité prend alors

valeur d'argument commercial.

Les projets de plates-formes multifonctionnelles ne vont pas sans la signature avec les partenaires privés d'engagements respectifs en termes de qualité. C'est une condition sine qua non de succès: acquérir des parts de marché, cela se mérite dans chaque prestation.

Le dernier (en date) avec lequel la SNCB

ait signé une charte de qualité n'est autre que Cockerill Sambre, le plus important acheteur belge de prestations ferroviaires. Lors de la signature, Philippe Delaunois et Etienne Schoupe, les administrateurs délégués

respectifs, ont souligné que la qualité du transport n'est pas que l'affaire du seul transporteur mais qu'elle s'intègre dans la chaîne de qualité du produit fabriqué.

La SNCB progresse volontairement dans la voie des chartes de qualité et elle tient à s'engager avec toutes les garanties de réussite. A cette fin elle n'hésite pas de mesurer chaque fois les acquis. La voie est ouverte et bientôt la pratique s'étendra à d'autres secteurs que la sidérurgie, qui en avait jusqu'ici l'exclusivité.





# L'essence prend le train

## Shell

La Shell Luxembourgeoise, leader du marché au Grand-Duché du Luxembourg, transporte la moitié de ses carburants par chemin de fer. Pour quelles raisons? Parce que le rail est efficace, sûr et préserve l'environnement.

L'industrie du pétrole est un secteur en pleine mutation. Parmi les produits pétroliers légers, l'essence plombée est pratiquement remplacée par l'essence sans plomb. Le butane et le propane deviennent aussi de plus en plus populaires : le transport de ces gaz est en forte augmentation.

"Chaque année, nous transportons 160.000 tonnes de butane et de propane, essentiellement d'Anvers vers l'Allemagne. Mais en matière de produits, la plus grande nouveauté, c'est l'apparition des diesels pauvres en soufre. Ils devraient envahir le marché cette année encore", explique Hans Cieters, responsable commercial du transport des produits pétroliers du département Marchandises de la SNCB.

En 1995, la SNCB a pris en charge 1,718 million de tonnes de produits pétroliers légers (essence, gas-oil, diesel et kérosène). Principales destinations : le Grand-Duché du Luxembourg (590.000 tonnes) et la Suisse (865.000 tonnes). "Nous détenons une part de marché de presque 50 % dans le transport des carburants vers le Luxembourg. L'autre moitié est acheminée en camion ou en bateau", souligne Hans Cieters. Le marché des produits pétroliers lourds, en revanche, est en voie de disparition, à cause des normes environnementales toujours plus strictes qui s'attaquent surtout à la

teneur en soufre. Actuellement, le trafic intérieur de mazout représente environ 65.000 tonnes. Mais à l'avenir, ce tonnage est appelé à diminuer encore", continue Hans Cieters.

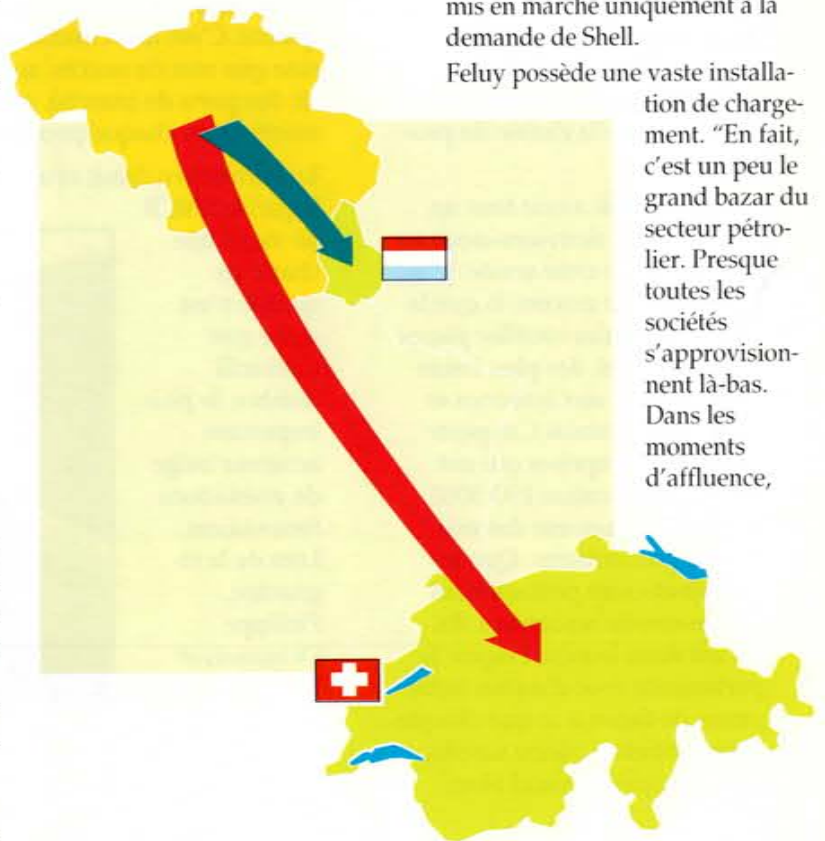
## Navettes

La Shell Luxembourgeoise SA, établie au Grand-Duché du Luxembourg, est l'une des entreprises pétrolières qui attachent beaucoup d'importance aux qualités du rail. Le dépôt de stockage de Bertrange dessert exclusivement le marché luxembourgeois. Son activité principale : l'approvisionnement de points de vente de Shell. Mais le dépôt se charge également de la distribution de fuel domestique. Les activités sont très saisonnières. Pendant l'hiver, on transporte et distribue surtout du fuel domesti-

que. "L'hiver dernier, long et rigoureux, a provoqué des pointes brutales dans le transport de mazout de chauffage. Pendant le premier semestre de 1996, le volume a doublé par rapport à 1995", affirme Jan Mestdagh, le responsable du transport de Shell. En été, c'est la demande d'essence qui augmente fortement. Luxembourg est en effet un pays de transit pour les vacanciers qui en profitent pour y faire le plein.

Plus de la moitié des produits pétroliers (essence avec et sans plomb, diesel routier et de chauffage) sont transportés en train jusqu'à Bertrange. Tous les deux jours, un train-bloc de 20 wagons et un train de 7 wagons partent de Feluy pour rejoindre Bertrange. De plus, à partir de cet hiver 1996, chaque jour 3 trains chargés de combustibles y prendront origine tandis que 2 autres vides y auront destination. Ces envois ne sont pas mis en marche uniquement à la demande de Shell.

Feluy possède une vaste installation de chargement. "En fait, c'est un peu le grand bazar du secteur pétrolier. Presque toutes les sociétés s'approvisionnent là-bas. Dans les moments d'affluence,







Jan Mestdagh (Shell Luxembourgeoise) : "Le souci mutuel de sécurité et de protection de l'environnement fait de la SNCB un partenaire idéal."

600 camions et 80 wagons sont chargés chaque jour. L'hiver dernier, la capacité de pointe a atteint 17 millions de litres par jour. D'Anvers à Feluy, le pétrole est transporté par pipe-line."

De Bertrange, la Shell Luxembourgeoise indique quel produit doit être chargé, en quelle quantité et quand. La plupart du temps, les trains arrivent au dépôt à 6 h du matin. Les wagons sont immédiatement déchargés pour qu'ils puissent tous retourner à vide le soir à Feluy. Là, le lendemain matin, ils sont à nouveau remplis et ils repartent dans l'après-midi pour Bertrange. Jan Mestdagh : "Cette rotation rend le train attractif. Grâce au rail, de très gros volumes peuvent être transportés en une fois. Dans les domaines de la sécurité et de la protection de l'environnement, le chemin de fer se montre également très performant. Un train de 20 wagons-citernes transporte 1.150 tonnes. Les poids lourds interviennent uniquement pour l'approvisionnement direct de certaines stations d'essence et pour absorber les pointes, comme celle que nous avons connue l'hiver dernier."

### Sécurité et environnement: une grande rigueur

Shell accorde la plus grande importance à la sécurité et à la protection de l'environnement. Dès que les wagons arrivent dans les installations de Bertrange, ils

sont raccordés aux installations et vidés par de puissantes pompes. "Si, pour l'une ou l'autre raison, le système de purge des wagons ne fonctionne pas, nous pouvons alors faire le vide dans les wagons grâce à la grande capacité de nos pompes. Nous disposons en outre d'une double sécurité pour prévenir les implosions. Nous pouvons nous targuer de disposer d'un système de sécurité à dépression pour les wagons pendant le déchargement", affirme Jan Mestdagh.

Dès que le produit a quitté le wagon, il est acheminé vers les citernes via un réseau de canalisations. Pendant ce transfert aussi, des mesures particulières de sécurité sont prises. Bien que l'on sache avec précision quel wagon contient quel type de produit, il y a encore des contrôles supplémentaires. Juste avant le déchargement, la température et la densité sont mesurées pour avoir la certitude qu'il s'agit du bon produit. En matière d'environnement, le gouvernement luxembourgeois impose aux compagnies pétrolières des normes très élevées. La législation environnementale y est d'ailleurs plus sévère que les réglementations européennes. Pour la récupération des vapeurs lors du déchargement de l'essence, le Grand-Duché applique les mêmes normes que la Suisse: 150 milligrammes par mètre cube, alors que la norme européenne tolère 35 grammes par mètre cube. Il est évident qu'il faut diminuer fortement les vapeurs d'hydrocarbures qui atteignent actuellement 200.000 tonnes par an. C'est pourquoi, le transbordement d'essence doit être effectué en circuit fermé pour que les vapeurs puissent être récupérées. "Selon l'autorité luxembourgeoise, les dépôts qui traitent l'essence doivent adapter leurs installations aux nouvelles normes de 150 mg/m<sup>3</sup>.

En outre, il faut encore prévoir des fosses sous les installations de chargement pour éviter la pollution du sol causée par les éventuelles fuites des wagons. Chaque fosse doit pouvoir accueillir le volume d'un wagon plus 10 % de

celui du nombre moyen de wagons dans le train.

### Prévenir, plutôt que guérir

"Le rail est une alternative sûre pour le transport de produits pétroliers", souligne Sylvie Deroo, du Service de Coordination du Transport des marchandises dangereuses par rail. "La prévention joue un rôle important à côté de la sécurité intrinsèque de l'infrastructure ferroviaire. La sécurité générale du transport ferroviaire est l'une des raisons qui conduisent les compagnies pétrolières à confier leurs transports au rail." Sylvie Deroo détaille ces mesures de sécurité : "Chaque train est inspecté avant le départ. Indépendamment du fait qu'il transporte ou non des produits dangereux, les organes de freinage et de roulement de chaque wagon sont contrôlés, exactement comme le châssis et la suspension. Pour les wagons qui contiennent des marchandises dangereuses, des contrôles supplémentaires sont effectués. En tout premier lieu, il faut vérifier que des marchandises dangereuses peuvent bien être transportées suivant les prescriptions du RID. Ensuite, on vérifie la signalisation du danger sur le wagon. En troisième lieu, toutes les citernes et toutes les vannes sont soumises à un examen visuel complet. A la moindre défaillance, l'expéditeur est contacté pour procéder à la régularisation. En cas de danger, les services d'intervention sont immédiatement appelés au secours. Toutes les informations sur les marchandises dangereuses sont introduites dans le système GEM (Gestion électronique des marchandises). Ce système permet de suivre le transport en temps réel sur le territoire belge. De cette manière, les données de chaque produit dangereux présent dans le train sont disponibles à tout moment, au cas où il se produirait un incident." Nulle part ailleurs, on n'offre de meilleures garanties.



# Les auxiliaires du développement du rail

## Wagons privés

Les wagons privés prennent en charge près de 40 % des marchandises qui empruntent le rail. Leur contribution au développement du transport ferroviaire est donc loin d'être négligeable. Rencontre avec le président belge de l'Union internationale des propriétaires de wagons privés (l'UIP).

Actuellement, parmi les 600.000 wagons de marchandises qui circulent en Europe, environ un tiers sont des wagons privés (les wagons-P). Ces 190.000 wagons, acquis, entretenus et exploités en règle générale par des sociétés privées, représentent un investissement global de plus de 12 milliards d'Écus. Ils jouent un rôle non négligeable dans le transport international puisqu'ils prennent en charge plus de 40 % des marchandises qui empruntent le rail. Et leur existence relève d'une longue tradition. C'est à la fin du siècle dernier qu'ils ont pris leur essor, grâce à une coopération étroite entre les chargeurs et les chemins de fer. Plusieurs grands groupes internationaux opèrent en Belgique. Le Groupe CAIB (Brambles) détient le plus grand nombre de wagons privés immatriculés dans notre pays. VTG (Allemagne) et Ermewa (Suisse), suivis par KVG (Autriche), sont les autres opérateurs les plus actifs sur notre marché.

Les titulaires de wagons-P sont réunis au sein d'associations nationales qui sont fédérées, au niveau européen, dans l'Union internatio-

nale des propriétaires de wagons privés (l'UIP). B-Cargo News a rencontré Jacques Weerts, le président de cette association, un Belge actif dans le secteur depuis une vingtaine d'années.

- En quoi la présence d'un Belge à la présidence de l'UIP revêt-elle une importance particulière ?

**Jacques Weerts :** A cause de la position centrale de Bruxelles en Europe, bien sûr. En outre, c'est en Belgique que l'essor du wagon-P s'est réalisé au XIXème siècle, sous l'impulsion de la Compagnie internationale belge des chemins de fer, dont le Groupe CAIB est aujourd'hui l'héritier. Mais en cette période de transformation profonde du paysage ferroviaire, il est clair également que la Belgique a un rôle à jouer, puisqu'elle se situe physiquement au croisement des deux super-réseaux européens, l'allemand et le français.

- Qui sont les propriétaires de wagons-P ?

**Jacques Weerts :** Les propriétaires et les opérateurs des parcs de wagons-P sont aujourd'hui des sociétés de service, offrant un ensemble de prestations centrées sur le transport ferroviaire. Ces entreprises ne se contentent donc pas d'un rôle d'opérateurs financiers mais assument les risques industriels de leurs investissements. Elles développent d'ailleurs des services de plus en plus complets. Tout en continuant à mettre au point, en permanence, de nouveaux matériels pour répondre à l'évolution des besoins de l'industrie.

Historiquement, les opérateurs privés se sont concentrés sur la



Il y a un an, l'UIP organisait un congrès à Knokke auquel participaient plusieurs responsables de la SNCB. Ici, Marcel Verslype (administrateur-directeur de la SNCB), aux côtés de Jacques Weerts.

mise à disposition de l'industrie de wagons hautement spécialisés, pour le transport de substances chimiques ou pour les produits alimentaires, par exemple. Plus de 95 % des produits dangereux transportés par chemin de fer le sont d'ailleurs dans des wagons-citernes privés.

Par ailleurs, les wagons privés contribuent activement au développement du transport par le rail. C'est particulièrement vrai en Belgique. Cita, par exemple, a été fondée en 1974 pour transporter des céréales en vrac. Un trafic qui, auparavant, était inexistant dans notre pays. On peut dire la même chose pour le sucre en vrac, un transport assuré principalement par Cita avec la collaboration de SHGT (France). Et dans le secteur chimique aussi, le dynamisme d'une société comme VTG stimule le transport ferroviaire. Le wagon privé joue donc le rôle de fer de lance pour trouver de nouveaux marchés et étendre ceux qui existent déjà, en partenariat avec les entreprises ferroviaires comme la SNCB.





fer. L'initiative privée doit donc être maintenue. Cela dit, nous ne pouvons rien faire sans les entreprises ferroviaires. C'est pourquoi, l'UIP souhaite renforcer la coopération avec elles. Nous souhaiterions d'ailleurs que certains points soient améliorés. De notre point de vue, les chemins de fer devraient garantir une vitesse moyenne suffisante et organiser l'échange électronique d'informations à grande échelle. C'est déjà le cas dans certains pays, en Belgique par exemple, grâce aux systèmes mis au point par la SNCB. Mais l'échange d'informations au niveau européen laisse encore à désirer.

*- Comment les tâches doivent-elles, selon vous, se répartir entre entreprises ferroviaires et opérateurs de wagons privés ?*

**Jacques Weerts :** Une répartition des tâches équilibrée a été respectée pendant plusieurs décennies, pour le plus grand bénéfice de l'industrie. Mais il faudra tenir compte comment cette répartition évoluera dans le nouveau contexte Européen relatif à la libéralisation des marchés.

Il est essentiel que les conditions de concurrence entre les wagons des réseaux et les wagons privés restent loyales et équitables. Les principes et les tarifs des transports doivent être définis sur les mêmes bases pour tous les acteurs. Tant que toutes les entreprises ferroviaires ne retrouveront pas une politique uniforme face à leurs partenaires, les propriétaires de wagons privés pourront difficilement gérer leurs investissements à long terme. Or, quand on parle de wagons, on parle d'investissements de très longue durée, puisque ces matériels sont opérationnels pendant 20 à 30 ans. Un minimum de sécurité est donc indispensable.

*- La dérégulation apporte-t-elle une réponse efficace pour permettre au transport par chemin de fer de se développer face aux autres modes ?*

**Jacques Weerts :** Ces mesures sont loin d'être suffisantes. En fait, il est urgent que tous les pays adoptent



L'UIP, qui assure la promotion des intérêts des propriétaires, des chargeurs et des utilisateurs

des wagons-P, réunit quatorze associations nationales émanant de douze pays européens.

Ces associations nationales sont les interlocutrices des chemins de fer et des gouvernements nationaux. L'UIP représente les mêmes intérêts auprès des instances internationales. L'association négocie donc avec la Commission européenne, l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et les autres organismes supranationaux. L'UIP organise la collaboration des associations au-delà des frontières, informe ses membres des développements dans le domaine du chemin de fer, coordonne la recherche et stimule les innovations tous azimuts.

une réelle politique de transport, qui ne défavorise plus le mode le plus avantageux, le rail. Le chemin de fer se porte garant du strict respect de toutes les réglementations relatives au transport de marchandises dangereuses. Tous les autres moyens de transport ne peuvent pas en dire autant... Par ailleurs, le rail sauvegarde l'environnement mieux que les autres modes et contribue également à réduire l'encombrement du réseau routier. Cependant, profitant de conditions différentes, le transport routier se révèle favorisé en Europe. A l'opposé du wagon, le camion ne supporte qu'une partie des coûts de l'infrastructure et des autres frais annexes. Toutes les forces politiques, aux niveaux régional, national et européen, devraient être conscientes qu'elles doivent traiter rapidement ce déséquilibre dans la concurrence. Ceci, dans l'intérêt d'une meilleure protection de l'environnement et d'un allègement des finances publiques. A cet égard, l'UIP souscrit entièrement aux recommandations du récent Livre Vert de l'Union internationale des chemins de fer, qui visent à rééquilibrer la concurrence entre la route et le fer.

*- Comment se situent les wagons privés dans le mouvement actuel de dérégulation des chemins de fer ?*

**Jacques Weerts :** La restructuration à laquelle nous assistons sous l'impulsion de l'Union européenne ne doit pas nuire à la collaboration fructueuse qui s'est développée entre l'industrie et les chemins de





## ***Le chemin le plus rapide pour la Grande-Bretagne? B-Cargo!***

Transporter des marchandises vers la Grande-Bretagne? Vous avez toutes les raisons de recourir à B-Cargo. Grâce au tunnel sous la Manche, le train vous assure des liaisons rapides, ponctuelles et fiables. Pas d'arrêts, pas de files, pas de problèmes de transfert à cause du mauvais temps. De plus, le train est économique et respecte l'environnement.

B-Cargo a déjà fait ses preuves pour le transport intermodal et celui d'automobiles via le tunnel. Mais B-Cargo représente aussi la solution idéale pour le transport de vos marchandises à destination de la Grande-Bretagne.

Pour obtenir plus d'informations et une réponse à vos problèmes spécifiques de transport, appelez un des numéros ci-dessous.



### **TRANSPORT SUR MESURE, SERVICE SUR MESURE**

**B-Cargo dans votre région:** Bruxelles - 02/525.26.24 • Antwerpen - 03/272.07.22 • Gent - 09/241.23.61 • Brugge - 050/38.81.64 • Charleroi - 071/60.23.60 • Liège - 04/223.63.13

**Siège central B-Cargo:** Bruxelles - 02/525.46.62

**B-Cargo à l'étranger:** Köln - (49) 221/13.47.61 • Basel - (41) 61/27.27.285 • Paris - (33) 1/46.07.56.70