

Trimestriel
5/97



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



Genk

Expansion pour
le rail

DOSSIER



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

Editeur responsable:
Chr. Van Rijckeghem
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
url: <http://www.sncb.be>

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 Souvenière
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 **Approvisionner en continu un chantier à Berlin.**
Pour acheminer des éléments de façade en béton décoratif, B-Cargo a mis sur pied une chaîne logistique complète.
- 4 **Un Dry Port qui sert les besoins publics et privés**
Inauguré officiellement le 24 septembre dernier, le Dry Port Mouscron-Lille International s'ajoute à la dizaine de terminaux intérieurs.
- 6 **L'eau de Valvert a un accès direct au réseau**
Le 1er juillet dernier, le raccordement au réseau de l'usine Valvert à Etalle, dans la province du Luxembourg, était inauguré en grande pompe.
- 8 **Une présentation réussie des nouveaux matériels roulants**
Le 22 mai 1997, B-Cargo présentait, en collaboration avec l'entreprise ferroviaire AAE, la nouvelle génération de matériels roulants dans la gare d'Anvers.

DOSSIER GENK

- 9 **Un marché en expansion pour le rail**
En 1996, 107.000 wagons ont transporté 3,63 millions de tonnes de marchandises de et vers Genk. En 1997, on prévoit d'atteindre 4,28 millions de tonnes.
"Le rail est synonyme d'efficacité"
En 1996, 2.633 trains remplis de voitures flambant neuves ont quitté l'usine de Ford.
"Le rail est indispensable pour notre processus de production"
Le transport ferroviaire constitue, pour ALZ Genk, un chaînon essentiel dans son processus de production de l'inox.
"Plus la part du rail est importante, mieux c'est"
Staal Magazijn Genk a été fondé en 1985 pour réceptionner, stocker et livrer l'acier destiné aux presses de Ford Genk.
"Une meilleure productivité grâce aux efforts du chemin de fer"
Tous les approvisionnements en rouleaux d'acier de Sikel (électro-galvanisation) s'effectuent par le train.
"IKEA va bon train"
Améliorer le cadre de vie du plus grand nombre, en privilégiant le rail.

- 22 **Cargo Switch: un nouveau gateway pour la Grande-Bretagne**
Depuis le 1er juillet, Cargo Switch, le tout nouveau terminal d'Euratral pour les marchandises palettisées, offre au port de Zeebrugge un atout supplémentaire.

- 24 **Meilleurs Vœux**

Approvisionner un chantier à Berlin en continu

Pour acheminer à Berlin des éléments de façade en béton décoratif, B-Cargo a mis sur pied une chaîne logistique complète, offrant ainsi un transport à haute valeur ajoutée à son client. L'organisation de ce transport délicat s'est effectuée dans la plus grande flexibilité.

La société Decomo de Mouscron est spécialisée dans la fabrication d'éléments en béton architectonique. Ces éléments sont notamment utilisés pour l'habillage de façade et se déclinent dans de multiples formes, coloris et finitions. Decomo a récemment obtenu une commande pour un important chantier en plein centre de Berlin (Potsdamer Platz). Restait à transporter ces pièces volumineuses. La route était exclue, à cause des embarras de circulation à Berlin. La société s'est donc adressée à B-Cargo.

Le projet était délicat. D'abord, parce que les éléments étaient tous sensiblement différents. "Nous avons affaire aux pièces d'un puzzle gigantesque, aux dimensions d'une façade", assure Pascal Lelubre, délégué commercial de B-Cargo à Charleroi. Autre difficulté: ces pièces décoratives en béton, posées sur des palettes, sont d'une grande fragilité. "Nous avons donc choisi des wagons capables de prendre en charge ce transport avec toute la sécurité voulue. Il s'agissait de wagons Hbillns, munis de parois intercalaires amovibles. Nous avons aussi signalé par

l'introduction d'un code spécial dans notre système informatique la fragilité des marchandises transportées. Ceci, pour que les gares de triage soient prévenues qu'il fallait traiter ce wagon et son chargement avec le plus grand soin."

Une organisation sans faille

L'organisation du transport en elle-même s'est également accompagnée de contraintes importantes. "Il n'était pas possible de stocker ces éléments sur le chantier, à cause de leur dimension. Il a donc fallu assurer un transport sans faille, aux délais de livraison garantis. Nous y sommes parvenus sans difficulté, grâce notamment à la collaboration des chemins de fer allemands." Comme la société Decomo n'est pas raccordée au réseau ferroviaire, les éléments terminés ont été pris en charge à domicile par un des partenaires privés de B-Cargo, la SA Transports Grousselle de Frameries, qui en a assuré le transport au départ de Mouscron et le chargement sur wagon en gare de Saint-Ghislain. Arrivés à Berlin, les éléments étaient réceptionnés à la gare par les services logistiques du chantier. Le jour même de leur arrivée, ils étaient mis en place sur le bâtiment. "Il fallait donc approvisionner le chantier en continu en respectant un planning rigoureux. Tout retard était exclu, il aurait paralysé les travaux." L'envoi s'est réalisé au

rythme d'un ou deux wagons par semaine, du début du mois d'avril jusqu'à la mi-août.

Une flexibilité à toute épreuve

"Notre travail ne se limite pas à offrir un prix de transport, souligne Pascal Lelubre. Nous devons mettre au point un produit complet et fiable." Dans le cas de Decomo, tous les transports qui se sont inscrits dans l'organisation mise en place en collaboration avec les gares de Monceau et Saint-Ghislain se sont déroulés sans connaître ni avarie, ni retard d'acheminement.

On le voit, B-Cargo est en mesure d'assurer un service à haute valeur ajoutée, en mettant en place une chaîne logistique performante.

Autre indice de la réelle souplesse du transport ferroviaire: le projet a été monté en quelques jours, B-Cargo démontrant une grande rapidité de réaction pour établir les prix, choisir les wagons et organiser toute l'opération.

"De plus, notre service est entièrement personnalisé. Le client n'a qu'une seule personne de contact, le délégué de B-Cargo, qui prend tout en charge et qui joue le rôle d'intermédiaire entre les différents services de la SNCB et les sociétés ferroviaires étrangères pour préparer le transport dans ses derniers détails." □

Inauguré officiellement le 24 septembre dernier, le Dry Port Mouscron-Lille International (DPML) s'ajoute à la dizaine de terminaux "secs" - autrement dit intérieurs - dans lesquels la SNCB est présente, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un opérateur spécialisé membre du groupe ferroviaire.



Un Dry Port qui sert les besoins publics et privés

La SNCB ajoute à son réseau de terminaux pour le transport combiné un outil qui trouve bien sa place dans une région porteuse de potentiel et qui reçoit un appui dynamique des instances publiques gestionnaires de la région.

L'implantation du Boulevard de l'Eurozone à Mouscron, opérationnelle depuis juillet dernier, est en effet le fruit d'une conjonction d'initiatives publiques et privées qui se reflète dans la composition du capital de la société d'exploitation - 60 millions de francs - constitué à parts égales par deux groupes d'actionnaires.

Un premier groupe est composé de Socaris (société d'investissement qui opère sur l'ensemble du Hainaut occidental dans le cadre d'Objectif 1); de la Société Régionale d'Investissement de Wallonie - SRIW et de l'Intercommunale d'Etude et de Gestion - IEG - qui a son siège à Mouscron.

Le second groupe englobe North European Network et la SNCB, un groupement d'intérêt économique européen

qui rassemble CNC, compagnie française spécialisée dans l'intermodal, ainsi que Ferry-Boats et Terminal Athus.

Le groupe public a bien entendu pour objectif de soutenir l'activité économique de la région et l'emploi qui peut en découler: jusqu'à 8 emplois directs en phase de lancement, plus les emplois indirects générés dans les sociétés de transport et de groupage/-dégroupe des conteneurs. De son côté, le groupe "fer" poursuit le double objectif d'un développement de son activité dans le créneau du transport combiné et d'une implantation dans une région porteuse de potentiel.

Le "groupe fer": spécialisation et expérience

La SNCB a une expérience de plus de 30 ans déjà dans le secteur de la conteneurisation. Elle s'est engagée dans la création du DPML avec deux entreprises proches et un opérateur français actif dans le cadre de la zone économique européenne qui englobe Mouscron.

Le Terminal Athus - lui aussi implanté en zone frontalière - est un des points terminaux du réseau NEN, bâti en étoile autour du Dry Port de Muizen. Sa progression continue a donné la preuve qu'une petite structure, bien adaptée au marché sur lequel elle travaille, peut atteindre rapidement le seuil de rentabilité, se développer progressivement dans un contexte très concurrentiel et cela en introduisant des activités nouvelles dans une région que la crise structurelle de l'industrie lourde avait fortement affectée.

Ferry-Boats est une filiale du groupe SNCB, active dans le transport combiné depuis que celui-ci s'est implanté dans le port de Zeebrugge. Elle est liée au terminal de Muizen par sa filiale Unilog, qui exploite ce terminal et ses liaisons ferroviaires avec la Grande-Bretagne sous la Manche d'une part, l'Allemagne, dans la région de Duisbourg d'autre part. Muizen est aussi un hub de l'axe nord-sud sur lequel NEN développe son activité. Ferry-Boats est par ailleurs



Pratiquement, DPML dispose, pour exercer ses activités d'une surface de 3 hectares à l'intérieur d'un faisceau de 4 voies ferrées de 300 m. La maintenance est opérée par deux reach stackers capables de lever 43 tonnes brutes. Ainsi équipé, il est en mesure de traiter 35.000 unités par an.

Il est ouvert en semaine de 5 h 30 à 21 h 30 et le samedi jusque 13 h 30.

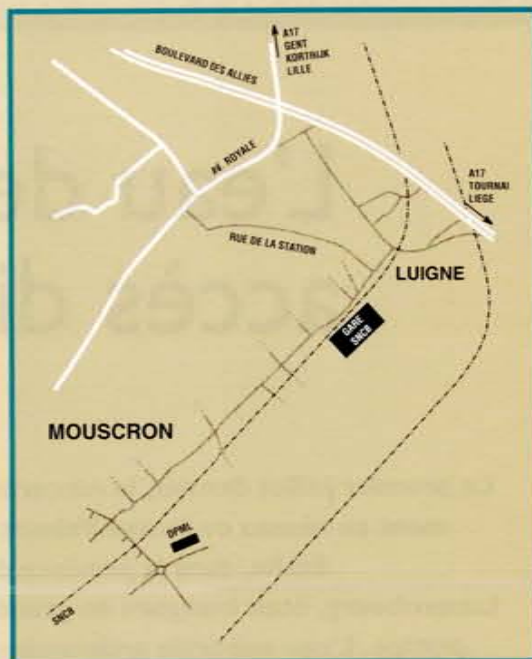
Il participera à court terme au trafic géré par Unilog: 5 départs (et arrivées) hebdomadaires pour la Grande-Bretagne via le Channel Tunnel. Il s'intègre aussi dans les flux organisés par NEN: 5 départs (et arrivées) hebdomadaires pour Anvers, Zeebrugge, Rotterdam, Duisburg et Athus via Muizen. □

engagé depuis le début de 1997 en partenariat avec Hessianatie dans un groupement européen d'intérêt économique qui travaille au développement des terminaux maritimes de Zeebrugge et de leurs trafics d'outre-mer.

CNC - premier opérateur français de transport combiné - trouvera sur le DPML une réserve de capacité bienvenue, compte tenu d'une occupation en voie de saturation de ses équipements terminaux lillois. Il y apportera, comme les opérateurs belges, une expérience technique et commerciale de première valeur.

Un plus pour l'Eurozone

Euroterminal, voisin du DPML, traite à l'heure actuelle quelque 5.000 conteneurs par an. Le débouché ferroviaire qui s'ajoute à présent devrait accroître la vocation "conteneur" de l'Eurozone. Le DPML est donc un plus (les autorités publiques ne s'y sont pas trompées) pour cette partie avancée du Hainaut occidental très urbanisée et au réseau routier déjà fortement sollicité.



Renseignements commerciaux

Adresse du Terminal:

DPML
97, boulevard de l'Eurozone
7700 Mouscron

Responsables commerciaux:

Les partenaires "North European Network":
CNC M. Daniel DESCHODT
25, boulevard Jean Baptiste Lebas
BP 1346 RP
59015 Lille Cedex
France
Téléphone: +33/3/20510800
Fax: +33/3/20510900

FERRY-BOATS M. Luc KERCKAERT
Kustlaan 180
8380 Zeebrugge
Téléphone: +32/(0)50/55.99.93
Fax: +32/(0)50/55.01.82

TCAthus M. Jean DEDISTE
7, rue du Terminal
6791 Aubange
Téléphone: +32/(0)63/35.50.46
Fax: +32/(0)63/37.01.92

Responsable exploitation:

M. Jos SCHOTTE
97, boulevard de l'Eurozone
7700 Mouscron
Téléphone: +32/(0)56/84.38.33
Fax: +32/(0)84.18.31

Services offerts:

Transbordement wagons/camions

Renseignements techniques:

Surface		30.000 m ²
Charges manutentionnables et poids brut maximal	Conteneurs	43 t
	Caisses mobiles	43 t
	Semi-remorques	43 t
	Ordinaires (par élingues et crochets)	-

L'eau de Valvert a un accès direct au réseau

Le premier juillet dernier, le raccordement au réseau de l'usine Valvert à Etalle, dans la province du Luxembourg, était inauguré en grande pompe. L'eau minérale ardennaise a donc choisi le rail pour assurer son expansion. Michel Daerden, ministre fédéral des Transports, Robert Collignon, ministre-président de la Région wallonne et Michel Damar, président de la SNCB, étaient du voyage inaugural sur la nouvelle ligne.



Opérationnelle depuis le début du mois de juin 1997, la nouvelle ligne 289 raccorde l'usine de Valvert à la ligne 155, qui relie Marbehan et Virton. D'une longueur de 4,6 km, cette voie rejoint directement le grand hall à l'arrière de l'usine sur le zoning Gantaufet d'Etalle. A l'exception du premier site TGV à Antoing et des tracés rectificatifs de ligne comme la courbe Aubange-Athus (1994), ce nouveau raccordement ferroviaire en site neuf est une première pour la SNCB depuis la liaison Ottignies/Louvain-la-Neuve construite il y a vingt-cinq ans déjà. L'inauguration officielle, qui s'est déroulée le premier juillet, a vu la participation de plusieurs personnalités intéressées au premier chef par la nouvelle infrastructure. Michel Daerden, ministre fédéral des Transports, Robert Collignon,

ministre-président de la Région wallonne et Michel Damar, président de la SNCB, plusieurs parlementaires, des hauts responsables de la SNCB et la plupart des représentants des autorités publiques de la région ont quitté Marbehan dans un autorail pour emprunter la ligne 289. Ils ont ainsi pu découvrir le nouveau tracé. La nouvelle voie unique et non électrifiée permettra aux trains chargés d'eau minérale de rejoindre le réseau principal de la SNCB à Marbehan. Les palettes sont expédiées en wagons conventionnels vers les plates-formes de distribution du Groupe Perrier en France. Par ailleurs, les conteneurs partent pour la grande exportation, via le port d'Anvers.

L'investissement global en dehors de l'usine s'élève environ à 100 millions. La Région wallonne en a subsidié la plus grande partie. Pour le financement des installations ferroviaires, un accord de participation a été mis au point entre la SNCB et Valvert.

Cette collaboration avec la Région wallonne est une première pour la SNCB et le ministère fédéral des Transports. Comme l'a rappelé Robert Collignon dans son discours inaugural, cette participation fait partie des efforts de la Région pour assurer le redéploiement économique de la Wallonie.

Des avantages pour tout le monde

Pour les autorités régionales et locales, la construction de la voie est évidemment un instrument utile pour réduire la gêne du transport routier tout en offrant une alternative fiable à Valvert. Le bourgmestre d'Etalle, Guy Charlier, a d'ailleurs joué un rôle important dans le montage de l'opération.

Pour Valvert aussi, qui appartient au Groupe Perrier, le rail offre des avantages séduisants. Le fait que la plupart des grossistes français sont raccordés au rail a poussé les dirigeants de l'usine à promouvoir l'utilisation du rail. Mais ils ont aussi été guidés par l'aspect écologique du transport ferroviaire, un aspect non négligeable pour "l'eau sauvage". De son côté, la SNCB encourage toujours ses clients à construire des raccordements, quand la situation le permet. "La priorité de la SNCB reste de mettre en place des raccordements ferroviaires pour relier directement les clients au réseau", confirme Walter De Rijck, de la division Ventes de B-Cargo. "Nous avons d'ailleurs un programme d'aides





pour encourager les clients qui le souhaitent à investir dans le rail. Il n'y a pas de formule toute faite. Cela dépend notamment de la situation et du potentiel du trafic. Ensuite, nous discutons avec l'entreprise."

Une production en hausse

L'usine de Valvert est fonctionnelle depuis la fin de l'année 1990 et a déjà produit sa 500 millionième bouteille, preuve du succès de cette eau minérale. Après avoir procédé à des analyses étendues, le Groupe Perrier s'était rendu compte que la région produisait une eau de grande qualité et intéressante d'un point de vue

commercial. Les installations sont très respectueuses de l'environnement. Ainsi, l'usine ne puise pas l'eau directement dans la nappe phréatique mais utilise les trop-pleins qui s'écoulent de nombreuses sources, pour ne pas entamer les réserves d'eau. La production de l'usine ne représente d'ailleurs qu'une petite partie des écoulements naturels. Bien sûr, l'eau est contrôlée en permanence, de sa sortie de terre jusqu'à la mise en bouteille. Elle séjourne dix-huit ans sous terre avant d'être mise en bouteille. Ce filtrage exceptionnellement lent explique la qualité de l'eau. "Dès la mise en service de la ligne, nous en étions au rythme

de quatre wagons par jour, et le rythme a progressé sans cesse", affirme Eric Van Bruwaene, chef de gare de Marbehan. "Pour l'instant, une desserte de 12 wagons transportant 34 palettes de 672 bouteilles d'un litre et demi est prévue chaque jour. Pendant les six premiers mois d'exploitation de la nouvelle ligne, Valvert devrait ainsi expédier 20.000 tonnes vers la France. Et en 1998, le groupe espère atteindre 60.000 tonnes." La desserte quotidienne part de l'usine pour la gare de Woippy, dans l'Est de la France. "Valvert continue à utiliser le camion pour les petites distances, essentiellement la Belgique, une partie de la France et le Luxembourg", explique Eric Van Bruwaene. "A terme, Woippy servira de plate-forme pour les expéditions européennes de toutes les marques du groupe."

Il est prévu d'installer un portique à conteneurs avant la fin de l'année. Les conteneurs sont destinés à la grande exportation. Ils partent actuellement en camion vers Athus où ils sont chargés sur wagon pour Anvers et de là, par bateau, vers le Japon, le Canada et les Etats-Unis notamment. L'objectif est de parvenir à charger les conteneurs directement dans l'usine sur le train. Valvert compte donc résolument sur le rail pour assurer son expansion, en Europe et dans le monde. □



Une présentation réussie des nouveaux matériels roulants

Le 22 mai 1997, B-Cargo présentait, en collaboration avec l'entreprise ferroviaire AAE, la nouvelle génération de matériels roulants dans la gare d'Anvers. Un prototype de wagon Rils, équipé du système breveté Easy Clamp était, entre autres, exposé.

Une trentaine de délégués de clients importants, parmi lesquels des expéditeurs et des représentants de l'industrie, ont découvert à Anvers la génération la plus récente de matériels roulants performants. La société allemande Ahaus Ausst tler Eisenbahn (AAE), qui construit et loue des wagons réseau, a exposé trois nouveaux wagons que la SNCB utilise déjà. "Premier d'entre eux, le porte-conteneurs à six essieux Sggmrss dispose d'une longueur de chargement utile de 90 pieds", explique Rony Borghart, chef de la division Gestion de wagons de

B-Cargo. "Le wagon à quatre essieux Habins, un modèle ultramoderne équipé de parois coulissantes, est capable de transporter 63 palettes EUR. La SNCB en loue 200 exemplaires dans le cadre du pool de Nordwagon. Enfin, le Hbbilins, un wagon de grand volume   deux essieux, est également destiné au transport de palettes."

Au centre de l'intérêt général

De son côté, B-Cargo présentait plusieurs nouveaux wagons qui répondent aux exigences les plus récentes. Rony Borghart: "Nous avons dévoilé notre nouveau porte-coils Shimms. Il s'agissait du premier exemplaire d'une série de 200, construit par la société italienne Costanasnaga. Ce wagon dispose notamment de berceaux munis d'un revêtement pour une protection optimale des rouleaux d'acier. Il peut être rendu étanche grâce à des b ches ergonomiques.

B-Cargo montrait aussi la nouvelle version, entièrement modernisée dans les ateliers de Cuesmes, du Falns, un wagon à quatre essieux pour le transport du coke. Avec ses 2 m³ de volume utile, ce wagon est capable de transporter 65 tonnes de coke."

Le prototype du futur Rils, équipé du système de calage Easy Clamp, était au centre de l'attention générale. "Ce wagon est destiné à transporter des marchandises palettisées et des bobines de papier, ainsi que des marchandises emballées à poids spécifique élevé, comme des envois de tôles d'acier. Grâce au système unique de calage, il ne faut plus rien clouer dans le plancher. Un cheminot peut fixer le chargement en toute sécurité en moins de cinq minutes. Les réactions ont été particulièrement positives. L'étranger manifeste déjà un grand intérêt pour ce système de calage développé par la SNCB et breveté." □

Genk un marché en expansion pour le rail



Après la fermeture des mines de charbon dans la région de Genk,

l'industrie - et par voie de conséquence le transport ferroviaire - se sont considérablement diversifiés.

La zone de Genk est un marché en pleine croissance pour le rail.

L'année dernière, 107.000 wagons ont transporté 3,63 millions de tonnes de marchandises de et vers Genk.

En 1997, on prévoit même d'atteindre 4,28 millions de tonnes.

Auparavant, Genk, c'était le charbon. Avec la fermeture des mines, l'industrie s'est progressivement diversifiée. Après l'arrivée de Ford et d'ALZ dans les années 1960, une zone industrielle très active s'est créée au sud de Genk, le long du canal Albert. Pour répondre à la fermeture des mines, de grands terrains industriels ont été rendus disponibles. Grâce à la position centrale de Genk en Europe occidentale et à la présence d'un personnel qualifié, plusieurs entreprises se sont alors installées dans le Limbourg.

3,63 MILLIONS DE TONNES

En 1996, B-Cargo a transporté 3,63 millions de tonnes de marchandises qui ont pris place à bord de 107.558 wagons en provenance et en direction de Genk. En 1995, 101.676 wagons avaient été mis en service pour un total de presque 3,5 millions de tonnes. En tête du hit-parade des volumes transportés, on trouve ALZ, avec 1.274.265 tonnes. De ce total, 742.133 tonnes ont été importées (+ 5%) et 532.132 tonnes exportées (+ 8%). La progression moyenne de 6% des volumes transportés d'ALZ est due à l'augmentation de la capacité de production et à un

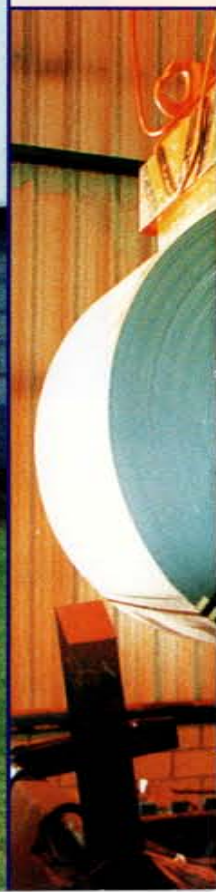
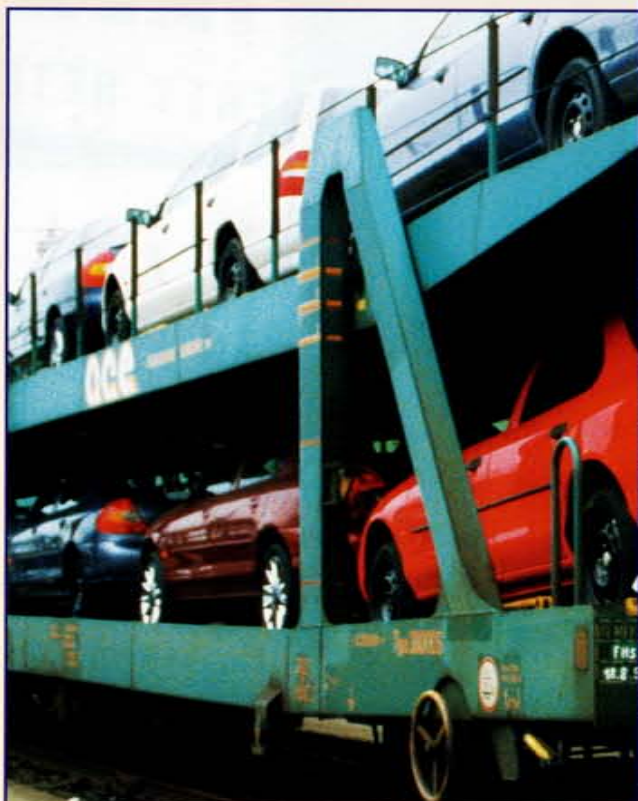
approvisionnement en minerai par le rail plus important.

De son côté, Ford Genk (583.419 tonnes transportées en 1996) est le plus grand utilisateur de wagons. Au total, 39.870 wagons ont été mis en service l'année dernière pour Ford, parmi lesquels 36.590 pour l'expédition de voitures neuves. Avec un chargement moyen de 58,2 tonnes par wagons, Electrabel est le champion des wagons les plus remplis (pour un approvisionnement total de 547.710 tonnes).

Genk: un marché en expansion pour le rail

LE TOP 10 DE GENK (EN FONCTION DES TONNAGES)

Entreprises	Tonnes	Wagons
1. ALZ	1.274.265	23.086
2. Ford	583.419	39.870
3. Electrabel	547.710	3.409
4. Sikel	416.930	8.138
5. ETG	411.789	5.221
6. SMG	299.709	8.700
7. Eloc	37.495	3.376
8. Intercoal	24.101	476
9. Wallon-N.	16.323	1.187
10. Nefer	16.069	343





CROISSANCE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Par rapport à 1995, le transport ferroviaire est passé, dans la zone de Gand, de presque 3,5 millions de tonnes à 3,63 millions de tonnes. C'est la plus forte progression enregistrée depuis le lancement de l'Euro Terminal Genk (ETG) en 1995, le terminal à conteneurs pour le transport combiné de TRW. ETG a pris à son compte 411.789 tonnes contre 164.188 tonnes en 1995. Une croissance de 151%! Pour 1997, ETG prévoit d'arriver à 500.000 tonnes. Eurologistics (Eloc), qui assure le transport pour le distributeur suédois de meubles IKEA, a également beaucoup plus utilisé le rail. Les volumes transportés par Eloc sont passés de 19.307 tonnes en 1995 à 37.495 tonnes en 1996. En mars 1997, Eurologistics a démarré un nouveau transport à raison de dix wagons par semaine en provenance d'Italie. D'autres entreprises qui ont connu une progression importante sont le transporteur de voitures Wallon-Nellessen (+ 86%) et Nefer (+ 24%, minéral), grâce à un nouveau trafic vers Duisburg. La transformation de l'ancien Kolen Haven Genk en terminal multifonctionnel KHG donne un bon exemple de la diversification de la région. Parmi les nouveaux transports, on note ceux de Tailor Steel qui envoie en train

1.000 tonnes par semaine vers VW à Wolfsburg. Pour 1997, on s'attend donc à une nouvelle augmentation du transport ferroviaire à Genk pour atteindre 4,28 millions de tonnes (+ 650.000 tonnes). A la fin du mois de juillet, on avait déjà noté une croissance de 10% par rapport à l'année précédente.

LES ACTIVITÉS DE B-CARGO À GENK

Nom: B-Cargo. Coordination régionale et vente de Genk.

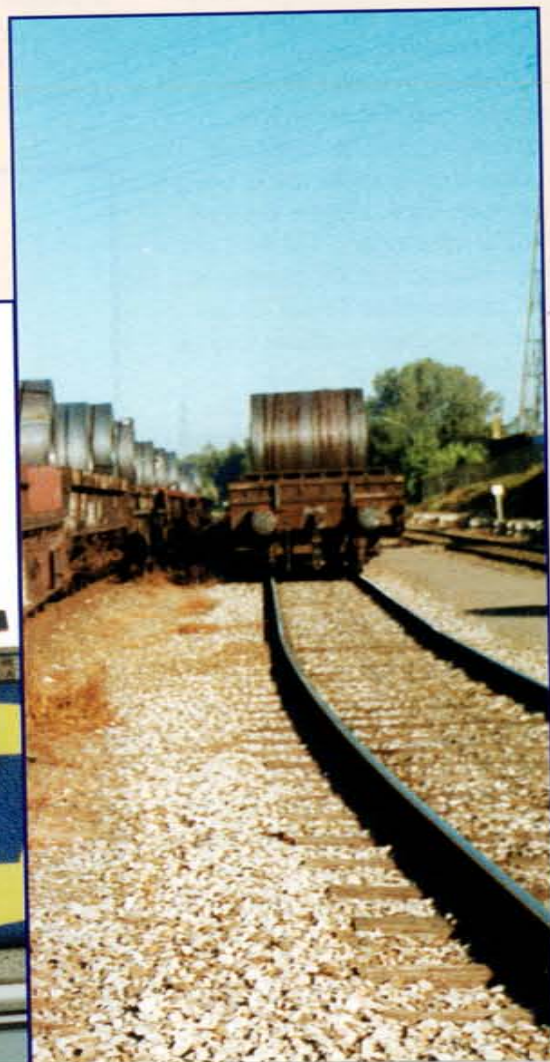
Adresse: Stationsplein, 4 à 3500 Hasselt.

Responsable commercial: Eddy Goovaerts.

Téléphone: 011/22.32.65

Fax: 011/22.76.44

La gare de marchandises de Genk compte 32 collaborateurs et dispose de onze voies entre 460 et 670 m de long.



“Le rail est synonyme d'efficacité”

Dans un dossier consacré au chemin de fer à Genk, on ne peut évidemment pas passer à côté de Ford. L'année dernière, l'intense collaboration entre l'employeur privé le plus important du pays et B-Cargo a atteint un point culminant quand, le 15 octobre 1996, le millionième wagon a quitté l'usine. Environ 75% des véhicules produits ici (436.553 au total en 1996) sont expédiés par le train vers 143 destinations différentes. Pour 1996, cela représente 2.633 trains remplis de Ford flambant neues.

Avec une capacité de production de 550.000 véhicules par an, Ford Genk est la deuxième plus grande usine de Ford au monde. C'est le 2 janvier 1962 qu'a démarré la production d'automobiles. A l'époque, 50 voitures du modèle 12M étaient assemblées quotidiennement. Le 23 septembre 1997, 10 millions de véhicules au total ont franchi les portes de l'usine de Genk. L'année dernière, les 12.230 collaborateurs de Ford ont fabriqué environ 368.000 Mondeo et 68.000 camionnettes Transit. Ce qui représente un chiffre d'affaires total de 155 milliards de francs. Environ 75% de la production quitte l'usine par chemin de fer. Pour maintenir ce trafic sur les bons rails, l'usine (173 hectares dont 57 sont bâtis) possède plus de 20 km de voies privées, avec 52 aiguillages.

LES ENVOIS SONT INFORMATISÉS

A l'exception du marché nord-américain, Ford Genk détient le monopole de la fabrication des Mondeo. On s'en doute, l'expédition de plusieurs centaines de milliers de voitures par an dans le monde suscite quelques casse-tête. Aidé par 105 collaborateurs, Urbain Beelen, Supervisor Vehicle Distribution,

est responsable des expéditions. “La livraison rapide et sans dommage des véhicules est aussi importante que la brièveté du délai de commande et de production. Grâce au système informatisé VMACS (Vehicle Monitoring and Control System), nos concessionnaires

savent à chaque instant où se trouvent les voitures qu'ils ont commandées. En interne, nous utilisons le système Car Dispatching Mechanisation (CDM)”, explique Urbain Beelen. “Avant qu'un véhicule ne quitte l'usine, il est inspecté en profondeur dans les check-lanes. Si tout n'est pas en ordre, le véhicule est refusé. Avec le CDM, nous connaissons toujours précisément l'étape à laquelle se trouve le véhicule. Chaque véhicule destiné à l'Union européenne est muni d'un document d'expédition sous la forme d'un code à barres.”

UN NOMBRE IMPRESSIONNANT DE MOUVEMENTS

Chaque jour, 1.600 voitures Ford sont expédiées par le rail. Le nombre de





mouvements de trains nécessaires est impressionnant. Quatre convois de seize wagons (600 véhicules en tout) partent quotidiennement vers le mégacentre de distribution de Neuss, entre Cologne et Düsseldorf. De là, les véhicules sont distribués sur le marché allemand et partent vers des pays comme l'Autriche, la Suisse, le Danemark et l'Italie. Désormais, des trains s'en vont aussi quotidiennement vers la France et l'Espagne et, bien sûr, vers la Grande-Bretagne. En plus du train quotidien direct pour Liverpool via le tunnel sous la Manche, il faut encore ajouter trois trains par jour vers Zeebrugge pour les livraisons maritimes urgentes en Grande-Bretagne et pour les destina-

tions outre-mer comme l'Asie et l'Australie. Le marché sud-américain est desservi par le port d'Anvers. "Depuis le 1er septembre 1997, un nouveau trafic via Anvers est opérationnel pour des destinations en Méditerranée, comme l'Israël, l'Égypte, la Grèce et la Tunisie", continue Urbain Beelen. "Et depuis le 26 août 1997, deux trains de production circulent à nouveau chaque semaine. Ils emportent des voitures de service, de test et de leasing à Cologne."

L'EXCELLENTE COLLABORATION SE TRADUIT PAR UN VRAI TRAVAIL D'ÉQUIPE

C'est clair: Ford Genk a toujours choisi délibérément le rail. "Le transport ferroviaire est synonyme d'efficacité", assure Urbain Beelen. "Un train emporte 218 voitures. En un peu plus de deux heures, il arrive au port d'Anvers. Il est impossible d'obtenir la même per-

formance avec la colonne de camions qu'il faudrait engager. La plus grande partie des voitures qui sont produites ici, quittent donc l'usine en train. Seuls les plus petits volumes, dans un rayon de 300 km, sont livrés directement par la route aux dealers. Ces dernières années, la collaboration avec les chemins de fer est devenue encore plus intense. En 1992, 1.609 trains ont été expédiés. En 1996, il y en a eu 2.633." "Une collaboration étroite avec l'entreprise ferroviaire est donc indispensable", conduit Urbain Beelen. "En fait, elle est exemplaire. Chaque jour, mes collaborateurs qui travaillent en trois pauses ont entre 50 et 100 entretiens avec les collaborateurs locaux du Factage de la SNCB. Ces professionnels méritent un coup de chapeau pour la manière dont ils nous aident et dont ils trouvent des solutions pour que les transports se déroulent avec ponctualité."



Urbain Beelen,
Supervisor vehicle distribution Ford Genk



FORD GENK EN BREF

- Nom: Ford-Werke Aktiengesellschaft
- Nature de l'entreprise: assemblage d'automobiles.
- Situation: Henry Fordlaan 8 à 3600 Genk.
- Présent à Genk depuis 1962 (départ de la production de voitures: janvier 1994).
- Nombre d'employés: 12.230.
- Activités en 1996, Ford Genk a assemblé 368.211 Mondeo et 68.342 Transit.
- Services de B-Cargo:
 - Approvisionnement: chaque jour, 34 wagons arrivent à Genk en provenance d'Allemagne, avec des pièces détachées.
 - Expédition: 1.600 véhicules Ford par jour sont expédiés dans une dizaine de trains. En plus, une dizaine de wagons partent chaque jour avec de la mitraille d'acier.

“Le rail est indispensable pour notre processus de production”

Chaque année, on produit dans le monde 15 millions de tonnes d'acier inoxydable. Avec environ 500.000 tonnes en 1996, ALZ Genk est le neuvième producteur d'inox au monde. Le transport ferroviaire constitue, pour cette entreprise, un chaînon essentiel dans son processus de production.

C'est en 1961 qu'Allegheny-Ludlum (USA) et Espérance-Longdoz (Belgique) créaient ALZ. Depuis, l'entreprise appartient au groupe luxembourgeois Arbed, par l'intermédiaire de Sidmar. ALZ compte environ 1.400 employés qui ont produit l'année dernière 512.772 tonnes d'acier plat (inox), pour un chiffre d'affaires de 29 milliards de francs. Ce qui fait d'ALZ le neuvième producteur d'inox au monde. L'acier inoxydable est utilisé principalement dans les applications qui exigent une grande hygiène et une bonne résistance à la corrosion, comme dans l'industrie alimentaire (brasseries, laiteries) et dans diverses activités industrielles (fabrication de citernes ou de canalisations). L'année dernière, la production mondiale totale a atteint 15 millions de tonnes, contre 700 millions de tonnes pour l'acier normal. Mais ce dernier marché stagne, alors que la consommation mondiale d'inox augmente chaque année de 5%.

UN PRODUIT DE QUALITÉ SUPÉRIEURE

Le processus de fabrication de l'acier inoxydable est identique à celui de l'acier: fusion, raffinage, coulée (en plaques de 2 m de large et jusqu'à 20 cm d'épaisseur), laminage à chaud (jusqu'à 12 mm d'épaisseur) et laminage à froid (jusqu'à 0,5 mm). Mais pour rendre l'acier inoxydable, il faut y adjoindre au moins 10% de chrome. En outre, on ajoute généralement de 8 à 10% de nickel. D'où l'appellation 18/10

ou 18/8, ou acier chrome-nickel. Par la suite, l'inox ne subissant pas de traitement de protection, la surface doit rester impeccable. Ce qui a un impact important sur les techniques de transport: les poussières sont à proscrire. Il faut donc mettre en place un contrôle de qualité intensif. L'acier inoxydable est un produit de grande qualité dont le prix est de trois à cinq fois supérieur à celui de l'acier normal. L'innovation aussi est décisive. Le centre de recherches OCAS de Sidmar à Gand étudie constamment de nouvelles variétés d'inox et de nouvelles applications. Actuellement, ALZ investit dans la fabrication d'acier de qualité miroir:

UN CHAÎNON INDISPENSABLE

Le terrain d'ALZ, d'une superficie de 86 hectares, est équipé de 8,1 km de voies. Le train constitue un chaînon



Jean Muysers,
Transport & Customs Manager ALZ



indispensable dans le processus de production. "Le minerai représente 80% de nos matières premières. Chaque jour, nous réceptionnons vingt wagons de minerai. ALZ ne réalise que la fonte de l'acier et le laminage à froid. Les phases intermédiaires (laminage à chaud des tôles pour les former en rouleaux) sont confiées à des sous-traitants à Brême et Charleroi. En raison des grands volumes et de la nécessité d'une vitesse de rotation élevée des produits semi-finis, le rail est le moyen de transport idéal. Un train transporte 60 tôles de 2 mètres de large, 20 cm d'épaisseur et 15 mètres de long. Au total, en 1996, B-Cargo a assuré le transport de 742.000 tonnes de matières premières et de produits semi-finis. En moyenne, cela représente un train et demi de 1.500 tonnes par jour", explique Jean Muysers. "La valeur ajoutée du chemin de fer est d'utiliser les mêmes wagons pour l'approvisionnement en tôles et pour le retour des coils."

TRANSPORT COMBINÉ

"Moins de 10% de nos produits finis sont destinés au marché belge. L'Europe représente 75% de nos débouchés. Quant aux 15% restants, ils

sont expédiés ailleurs dans le monde. La plupart de nos clients européens ne sont pas raccordés au réseau. En outre, le processus de production dure environ six semaines et ALZ produit 25 catégories d'acier inoxydable. Ce qui fait que l'on ne peut pas toujours utiliser le rail pour livrer les clients finaux. Les envois urgents (en JIT) ou les petites livraisons nous empêchent de choisir systématiquement le chemin de fer. L'Italie constitue, cependant, une exception. En 1996, environ 58.000 tonnes de produits finis ont été expédiées, en transport combiné, à Novara et Piacenza. Cette nouvelle technique (via l'Euro Terminal de Genk) est très prometteuse. Le chargement du train s'effectue pendant la nuit et se déroule beaucoup plus vite. Un seul train remplace entre 38 et 54 camions. Ce qui n'est pas seulement plus économique, mais bénéficie aussi à la sécurité et à l'environnement."

ALZ EN BREF

- Nom: ALZ sa
- Nature de l'entreprise: production d'acier plat inoxydable, appartient au groupe luxembourgeois Arbed, via Sidmar.
- Situation: zone industrielle de Genk Sud, zone 6A, Swinnenwijerweg 5 à 3600 Genk.
- Présent à Genk depuis 1961.
- Nombre d'employés: 1.431.
- Activités: en 1996, ALZ a produit 500.000 tonnes d'acier plat inoxydable. Pour 1997, la production prévue est évaluée à 600.000 tonnes.
- Services de B-Cargo:
 - Approvisionnement: 742.000 tonnes de matières premières (minerai) et de produits semi-finis (coils formés à chaud)
 - Expédition: 532.000 tonnes de produits semi-finis (tôles d'acier) et de produits finis (coils d'acier laminés à froid).



“Plus la part du rail
est importante,
mieux c’est”

Staal Magazijn Genk a été fondé en 1985 pour réceptionner, stocker et livrer l’acier destiné aux presses de Ford Genk. Par la suite, le même service a été étendu aux pièces détachées de voitures. L’année dernière, SMG a expédié 600.000 tonnes de coils d’acier. Le rail joue un rôle prépondérant dans les approvisionnements.

**UNE COLLABORATION
EXCEPTIONNELLE**

En 1996, 600.000 tonnes d’acier sont passées par les entrepôts de SMG. “Autrement dit, 1,2 million de tonnes d’acier ont été manipulées ici”, commente Harry Lemmens, administrateur délégué. “L’acier se prête remarquablement bien au transport par chemin de



Harry Lemmens,
Administrateur Délégué,
et Patrick Van Geneugden,
Responsable Ateliers

Staal Magazijn Genk sa (SMG) est une filiale de la société allemande Ferrostaal d’Essen. L’entreprise a été créée en 1985 pour réceptionner et stocker les coils d’acier et les livrer en just-in-time à l’usine de Ford à Genk. Le groupe Ferrostaal dispose de magasins semblables à Kaiserslautern, Bochum et Russelsheim-Gustagsburg (Opel), Hanovre (VW) et Saarlouis (Ford). En 1988, la société-soeur Service Magazijn Limburg (SML) a été créée dans le but de stocker l’acier pour le compte de la sidérurgie européenne.

“Au total, nous disposons maintenant d’une capacité de stockage de 130.000 tonnes de coils”, affirme Patrick Van Geneugden, responsable des entrepôts et du transport. “L’humidité ambiante des 23.000 m² de notre entrepôt est contrôlée pour qu’elle ne dépasse jamais 60%. Cinq ponts roulants munis d’aimants assurent les chargements et déchargements. L’activité quotidienne moyenne représente 5.000 tonnes. Et la période de rotation d’un chargement d’acier s’élève à six ou huit semaines. Depuis 1995, nous avons aussi un espace de stockage de 7.000 m² pour les pièces de voiture, comme les moteurs et les transmissions, toujours pour Ford.”





fer. Des 600.000 tonnes de coils qui ont été expédiées ici notamment par Sidmar, par l'Allemagne et par l'Italie, 40% (240.000 tonnes) sont arrivées par le rail.

Un train de 35 wagons (2.000 tonnes) peut entrer dans l'entrepôt et être traité en une seule fois. Il y a, en moyenne, trois dessertes par jour, y compris le samedi matin. C'est particulièrement pratique car, le lundi, tout est prêt pour commencer à travailler. La collaboration avec les chemins de fer est excellente. La gare de marchandises de Genk signale à l'avance les wagons qui sont annoncés. Nous nous mettons alors d'accord pour déterminer quels wagons seront expédiés, et dans quel ordre. Chaque jour, à 16 heures, une desserte régulière amène par le rail des pièces pour Ford, en provenance de Cologne. Il s'agit, en moyenne, d'une

quinzaine de wagons par jour, soit 50.000 tonnes par an."

RIEN QUE DES AVANTAGES

"Pour ce qui concerne les expéditions, nous sommes plutôt liés au transport routier, en raison des courtes distances. Ainsi, la moitié des coils d'acier qui arrivent chez nous est destinée à Ford Genk et 40% sont livrés dans un rayon de 150 km. Le reste (50.000 tonnes par an) est expédié par le rail, surtout vers l'Allemagne, la Scandinavie et l'Italie", explique Harry Lemmens. "Le rail offre beaucoup d'avantages. En raison du poids élevé et du volume limité des coils, le train est le moyen de transport idéal. Un camion peut parfois ne livrer qu'un seul coil. Depuis le début de nos activités, nous avons énormément investi dans notre raccordement au réseau. Comme un train de vingt

wagons remplace aisément quarante camions, la quantité de travail administratif diminue fortement. Les chauffeurs qui arrivent doivent immédiatement être servis. Les trains, en revanche, peuvent être chargés quand cela nous convient. Ce sont finalement nos clients qui décident comment ils veulent être livrés, mais de notre point de vue, la part du rail n'est jamais assez élevée. La précision et la flexibilité du chemin de fer méritent d'être louées. Lors de la construction du nouveau raccordement, nous avons d'ailleurs obtenu le soutien nécessaire de la SNCB et de B-Cargo."



STAAL MAGAZIJN GENK EN BREF

- Nom: Staal Magazijn Genk sa
- Nature de l'entreprise: stockage et expédition en JIT de coils d'acier et de pièces détachées d'automobiles.
- Situation: zone industrielle de Genk Sud, zone 6B, Mieënbroekstraat 34 à 3600 Genk.
- Présent à Genk depuis 1985.
- Nombre d'employés: 84.
- Activités: en 1996, 600.000 tonnes d'acier ont été réceptionnées, stockées et livrées en JIT, la moitié étant destinée à Ford Genk. La société-soeur Service Magazijn Limburg (SML) fait la même chose, pour les pièces détachées d'automobiles aussi.
- Services de B-Cargo:
 - Approvisionnement: 250.000 tonnes de coils d'acier en 1995 et en moyenne 15 wagons par jour chargés de pièces détachées en provenance de Cologne.
 - Expédition: 50.000 tonnes de coils d'acier; surtout pour l'Allemagne, la Scandinavie et l'Italie.

“Une meilleure productivité grâce
aux efforts du chemin de fer”

Filiale de Sidmar, Sikel dépose sur les tôles d'acier une couche de zinc ou de zinc-nickel par le procédé de l'électro-galvanisation. Tous les approvisionnements en rouleaux d'acier s'effectuent par le train. Et de 60 à 70% des expéditions (destinées principalement aux constructeurs automobiles) se font par chemin de fer.

L'entreprise d'électro-galvanisation Sikel, qui a commencé ses activités en 1988, était alors une joint-venture entre Sidmar (2/3) et la société allemande Kléckner Stahl (1/3). Depuis 1997, Sikel est une filiale à 100% de

Sidmar et appartient donc au groupe Arbed. Le 17 juin 1997, Sikel a galvanisé sa millionième tonne d'acier. Sur son terrain de 15 ha, on trouve 25.000 m² de bâtiments avec, entre autres, une ligne de production de

300 m de long et un entrepôt de stockage de 350 m de long et de 50 m de large. L'investissement total s'élève à 10 milliards de francs. Sikel compte 152 collaborateurs et a réalisé en 1996 un chiffre d'affaires de 2,5 milliards de francs. L'année dernière, la capacité de production est passée de 300.000 à 400.000 tonnes.

UNE LIGNE DE PRODUCTION HIGH-TECH

Chaque jour, deux trains de vingt wagons porte-coils amènent chez Sikel



SIKEL





l'acier à traiter, en provenance de la zone du canal de Gand. "L'acier est protégé contre la corrosion grâce à la pose d'une couche de zinc par galvanisation électrolytique. Les rouleaux sont d'abord nettoyés, déroulés et imprégnés d'acide sulfurique pour que le zinc adhère bien", explique François Heymans, responsable administratif. "Ensuite, l'acier passe entre deux anodes distantes l'une de l'autre de 1,6 cm. L'acier est donc chargé électriquement pour attirer les ions de zinc. L'épaisseur du zinc (de 4 à 10 millièmes de mm) est déterminée par la vitesse de la bande transporteuse et par la puissance électrique. Par tonne, on utilise environ 10 kilos de zinc. Nous ajoutons aussi 13 % de nickel dans un quart de notre production. Notre ligne high-tech de 300 m de long est en mesure de traiter des rouleaux entiers de 20 tonnes en vingt minutes. Sikel produit en continu. Tout arrêt de la chaîne entraîne donc de graves conséquences. Une interruption d'une seconde représente une perte de 5 tonnes d'acier."

RENDEMENT OPTIMAL

L'acier galvanisé de Sikel est destiné à 90 % à l'industrie automobile européenne. Autres clients: les fabricants de bidons d'huile, d'appareils ménagers et depuis peu, de plaques de fond pour imprimantes. François Heymans: "Pour 1997, nous prévoyons une production de 380.000 tonnes de tôles galvanisées. Tout l'approvisionnement en acier s'effectue quotidiennement par deux trains à horaires cadencés, à 13h et 3h. Ce sont nos deux locomotives qui tractent les wagons dans nos installations. En plus de ces deux dessertes, il y en a une troisième pour les expéditions, à 18h. En moyenne, 65% des expéditions s'effectuent par le train, ce qui représentera, en 1997, 250.000 tonnes. Tous nos clients ne sont pas raccordés au réseau et certains commandent de petites quantités. Les destinations principales sont l'Allemagne, la France, l'Espagne et la Scandinavie. Comme les wagons qui servent aux approvisionnements



François Heymans, Responsable Administration chez Sikel.

sont aussi utilisés pour les expéditions, les mouvements de wagons sont limités et on obtient un rendement optimal des opérations de manutention."

DES EFFORTS IMPORTANTS

"B-Cargo ne dispose pas seulement d'atouts décisifs, comme les arrivées et les départs réguliers, la sécurité des expéditions en JIT et les délais de chargement et de déchargement très courts. Les chemins de fer ont aussi consenti d'importants efforts pour nous aider à absorber notre capacité de production plus élevée", continue François Heymans. "Ainsi, nous avons reçu rapidement la troisième desserte supplémentaire dont nous avons besoin. Cette répartition des expéditions nous permet d'envoyer dans les délais notre production supplémentaire, sans que cela ne nous demande de nouveaux investissements. Par ailleurs, la gare de marchandises de Genk dispose maintenant d'une locomotive permanente et a obtenu davantage de personnel. En matière de matériel roulant aussi, grâce à un nombre suffisant de wagons porte-coils bien équipés et munis d'un revêtement de protection, la SNCB prouve que le service au client n'est pas une vaine promesse. B-Cargo nous a convaincus de l'efficacité de sa lettre de voiture électronique RailEdi. Sikel l'adoptera l'année prochaine."

SIKEL EN BREF

- Nom: Sikel sa
- Nature de l'entreprise: galvanisation de l'acier.
- Adresse: Kanaaloever, 3 à 3600 Genk.
- Présent à Genk depuis 1989.
- Nombre d'employés: 152 dont 114 ouvriers de production et 38 employés.
- Activités: Sikel dépose sur les tôles d'acier une couche de zinc ou de zinc-nickel par le procédé de l'électro-galvanisation. Après une augmentation des capacités de production en 1996 (de 300.000 à 400.000 tonnes), l'entreprise produira en 1997 380.000 tonnes.
- Services de B-Cargo:
 - Approvisionnement: 390.000 tonnes de rouleaux d'acier en provenance de Sidmar.
 - Expédition: 250.000 tonnes de rouleaux d'acier galvanisé, surtout pour l'Allemagne, la France, l'Espagne et la Scandinavie.

Ikea va bon train!

Améliorer le cadre de vie du plus grand nombre: telle est en quelques mots la philosophie d'Ikea. Rien d'étonnant à ce que le géant suédois du meuble en kit ait choisi de privilégier le rail dans sa politique de transports.



Thomas Nevins,
Traffic manager
Benelux et
Grande-Bretagne

On ne présente plus Ikea. L'empire fondé au début des années cinquante par le suédois Ingvar Kamrad est devenu un véritable phénomène de société. De fait, l'idée de présenter une très large gamme de produits pour la maison à la fois fonctionnels, esthétiques et bon marché était pour le moins audacieuse. Et pourtant, Ikea c'est aujourd'hui 144 magasins dans le monde, générant quelque 175 milliards de chiffre d'affaires. Tout ceci en respectant une philosophie des affaires toute simple: améliorer le cadre de vie du plus grand nombre. D'où l'attention particulière portée par Ikea à la problématique environnementale dans toutes les composantes de son activité. Ikea a ainsi adopté un "Plan d'Action Environnement" s'adressant à la fois à son personnel, à ses fournisseurs et à ses clients. La politique des transports en fait évidemment partie. Ikea est dès lors de plus en plus amené à travailler avec les sociétés de chemins de fer. En Belgique, la SNCB, via B-Cargo, est l'un de ses interlocuteurs privilégiés, principalement par le biais du centre de distribution de Genk dans le Limbourg. C'est en 1992 qu'Ikea a ouvert ce centre qui, au départ, couvrait uniquement la Belgique et les Pays-Bas. En 1993, son activité s'est étendue à une partie de la Grande-Bretagne et, depuis cette année, à l'ensemble de ce pays: "Nous importons, stockons et distribuons dans ces trois pays les marchandises d'environ 75% de la gamme, soit 7.500 articles



différents", explique Thomas Nevins, en poste chez Ikea depuis quinze ans, trafic manager pour le Benelux et la Grande-Bretagne.

180.000 METRES CUBES ENTREPOSES

Concrètement, les produits sont acheminés des fournisseurs d'Ikea, soit directement vers les centres de distribution, soit vers des points de concentration, situés principalement dans les pays de l'est de l'Europe. De là, ils prennent la direction du centre de distribution de Genk par la route ou par le rail. Chaque année, le centre de Genk distribue ainsi quelque 550.000 m³ d'articles Ikea! Arrivés dans le Limbourg, ils sont stockés dans un immense dépôt de 82.000 m³ capable d'accueillir 90.000 m³ de marchandises, avant d'être acheminés par camion vers les différents magasins Ikea concernés. "Vingt pour cent de nos marchandises arrivent à Genk par train", affirme Thomas Nevins, "mais la part de marché du rail grimpe à 80% pour les produits venant des pays de l'est". A ce titre, l'implantation à Genk est idéale pour Ikea: "Nous sommes au carrefour des axes nord-sud et est-ouest, à proximité de nos magasins belges et hollandais", explique Thomas Nevins. "Quant au centre de distribution proprement dit, avec ses 5 portes d'accès permettant le déchargement



simultané de 25 wagons, il est bien équipé pour accueillir d'importants volumes de marchandises." A ces atouts intrinsèques de Genk, s'ajoutent ceux propres au transport par rail: outre son côté écologique le train présente des avantages considérables en termes de flexibilité, d'étendue du réseau et de qualité du matériel. De fait, contrairement au transport routier, on n'est pas tenu de décharger ou de charger immédiatement un wagon. De son côté, le réseau routier étant proche de la saturation, le transport par rail présente d'intéressantes alternatives. Quant à la qualité du matériel, elle s'est fortement améliorée, le développement des wagons cloisonnés permettant une meilleure stabilité de la marchandise et, donc, une diminution des risques d'avaries.

TRANSPORT CONVENTIONNEL ET COMBINE

Si bien qu'Ikea ne cache pas son intention de recourir de plus en plus au rail pour transporter ses produits, tout en restant dans des limites budgétaires acceptables. Si, en 1993, 345 wagons arrivaient à Genk en provenance des pays de l'est, cette année, ce sont quelque 1700 wagons qui sont attendus et près de 2.000 l'an prochain. A cela il faut ajouter 150 wagons en provenance de Suède et 300 venant d'Italie.

"Quand on sait qu'un wagon équivaut en volume transporté à un camion, cela fait largement plus de 2000 camions en moins sur nos routes," constate Gerrit Allard, Chef de marché "Europe centrale et orientale" chez B-Cargo.

A côté de ce transport dit conventionnel, le transport combiné (train/camions) représente une part importante du trafic d'Ikea. L'année prochaine, 4.350 chargements en caisses mobiles sont attendus à Genk, essentiellement en provenance de Suède, mais aussi de Pologne et d'Italie. "Le problème, c'est qu'à l'heure actuelle, ces convois ne vont pas plus loin que l'Allemagne, explique Thomas Nevins, de là les conteneurs sont acheminés par camion vers Genk; nous souhaiterions qu'ils arrivent plutôt par rail." On y travaille !

L'AVENIR PASSE PAR LE RAIL

C'est d'ailleurs l'un des objectifs d'Ikea, au même titre que le développement du transport par rail dans son ensemble. "Depuis la mi-septembre, nous ne nous contentons plus d'importer des marchandises par le train, explique le trafic manager d'Ikea. Nous exportons également au départ de Genk certains produits par le rail, vers le centre de distribution de St-Quentin Fallavier près de Lyon en France". De même le développement du trafic ferroviaire vers la Grande-Bretagne est au programme l'an prochain. "A l'heure actuelle, 30 camions partent quotidiennement de Genk vers l'Angleterre, d'ici la fin 98, l'essentiel de ce trafic devrait se faire par chemin de fer en caisses mobiles" ajoute Thomas Nevins. Ces perspectives de développement illustrent les bonnes relations qu'Ikea entretient avec B-Cargo depuis la création du centre de distribution de Genk: "Nous avons développé un véritable partenariat avec B-Cargo," se félicite Thomas Nevins. "Nous bénéficions de conditions favorables. Ainsi nous

payons B-Cargo, non pas au poids transporté, mais au wagon, ce qui est plus simple pour nous. De plus, le prix est calculé à partir du lieu de départ et non plus de la frontière, ce qui nous facilite là aussi les choses." Une procédure en revanche assez lourde pour B-Cargo qui doit alors négocier lui-même les conditions avec ses homologues des réseaux étrangers. "Si un réseau ferroviaire étranger ne joue pas le jeu commercial, tant Ikea que la SNCB sont sanctionnés," ajoute Raymond Deprez, Chef de marché pour les produits forestiers chez B-Cargo. "Il est donc clair que nos intérêts sont intimement liés".

IKEA EN CHIFFRES

- Création en 1950 de Ikea (Ingvar Kamprad Elmtaryd Agunnaryd, soit les initiales du fondateur et de son village natal).
- Implantation: 28 pays, soit 144 magasins, dont 4 en Belgique (85% en Europe, 15% en Amérique du Nord, Asie, Océanie et Moyen Orient), attirant 22 millions de visiteurs.
- Chiffre d'Affaires: environ 175 milliards de FB
- Personnel: 36.400 personnes
- Catalogue: 50 millions d'exemplaires distribués (15 langues)
- Fournisseurs: 2400 dans 65 pays
- Organisation: quatorze centres de distribution dans huit pays
- Transport:
 - route: 60%
 - rail: 20%
 - voie maritime: 19%
 - voie aérienne: 1%
- Coût des transports: environ 10 milliards de FB
- Volume net transporté: 4,4 milliards de m³

un nouveau gateway pour la Grande-Bretagne

Avec 25 départs par jour, Zeebrugge constitue un gateway rapide vers la Grande-Bretagne. Depuis le 1er juillet, le tout nouveau terminal d'Euratral, Cargo Switch, offre au port de Zeebrugge un atout supplémentaire. La possibilité de procéder, dans le respect de la plus haute qualité, au transbordement de marchandises palettisées entre la route et le fer répond à un besoin très net du marché.

Euratral est une business unit de Ferry-Boats (filiale de la SNCB), qui propose des services logistiques ferroviaires européens. "Notre activité habituelle, le transport ferroviaire conventionnel, s'accompagne de plus en plus souvent du transbordement et du stockage", explique Dirk Wolters, directeur commercial. "Les clients exigent un service complet de la plus haute qualité. C'est dans cette optique qu'il faut voir les nouveaux services offerts par Cargo Switch à Zeebrugge. Le port avait réellement besoin des services d'un terminal comme Cargo Switch. Il manquait, en effet, un centre de transbordement pour les produits de grande valeur, comme le papier et les appareils électroménagers."

Historiquement, un port à camions

En raison de circonstances particulières à la Grande-Bretagne, Zeebrugge est devenu progressivement un vrai port à camions et à trailers. "Dans le temps, il y avait

un train-ferry dont les wagons montaient à bord du bateau. Les chemins de fer britanniques utilisent cependant un autre profil de chargement (moins haut et plus petit) que sur le continent. Les wagons européens ne sont donc pas utilisables. En outre, il y a relativement peu de raccordements ferroviaires en Grande-Bretagne; les marchandises doivent alors être transbordées plus fréquemment. Résultat: les transporteurs qui travaillent pour le marché britannique ont systématiquement choisi la route. En 1987, le train-ferry de Zeebrugge était d'ailleurs supprimé. Les dernières liaisons par ferry (entre Dunkerque et Douvres) ont, elles aussi, disparu après l'ouverture du tunnel sous la Manche. Le transport routier en direction et en provenance de Zeebrugge s'est alors rapidement développé. En plus, Zeebrugge organise 25 départs par jour vers les Iles britanniques. Ce qui en fait un port rapide, fiable et de grande qualité. En 1997, on attend pas moins d'un million de camions dans les deux directions."

La demande du marché

Cette situation n'empêchait cependant pas le marché d'être très demandeur de l'installation d'un terminal de transbordement pour l'envoi et la réception de marchandises palettisées par la combinaison rail/route. "Dans leurs demandes de prix, les grandes entreprises réclament de plus en plus souvent le transport par le rail. Leur politique est, en effet, de transporter leurs marchandises internationales par chemin de fer quand c'est possible. Non seulement à cause d'une réflexion sur les techniques de transport (pas d'embouteillages) et pour des motifs environnementaux, mais aussi pour des raisons de structure des prix. Le rail est, en effet, particulièrement concurrentiel quand il s'agit de transporter de grands volumes de marchandises lourdes sur de longues distances", assure Dirk Wolters. "Le port de Zeebrugge est dans une situation idéale pour réceptionner et expédier des marchandises par le train et les transborder sur des trailers ou des camions



qui peuvent alors s'embarquer pour la Grande-Bretagne. Plusieurs entreprises, notamment d'Europe centrale, demandaient explicitement de pouvoir profiter du type de services qu'offre Cargo Switch. Les chargeurs allemands étaient également intéressés par une alternative au port de Cuxhafen près d'Hambourg, à cause du petit nombre de départs (trois par semaine seulement) et de la longueur de la traversée (22 heures)."

Une infrastructure idéale

L'idée de Cargo Switch a donc commencé à prendre forme. Euratral a cherché l'endroit adéquat et l'a trouvé dans les anciens entrepôts du Terminal Andrew's Fruit (Sea-Invest), sur la darse nord (quai USA). "Cet entrepôt de 6.000 m² a été construit il y a quelques années pour le transbordement des bananes. A cause du déplacement de ce trafic, l'infrastructure s'est libérée et a été louée par Euratral. Le seul aménagement à faire était l'élargissement de la bande de transport des boîtes de bananes. Pour le reste, l'entrepôt est long de 120 mètres, large de 50 mètres et haut de 7 mètres. L'endroit est idéal pour stocker en toute sécurité et transborder rapidement des marchandises de grande valeur", explique Jef van den Berg. "L'entrepôt dispose entre autres de trois espaces climatisés et de 15 portes de chargements avec des docklevelers automatiques. Ce qui permet aux méga-trailers avec un seuil de chargement surbaissé ou aux plates-formes à chargement maximal à deux étages de manoeuvrer facilement. Désormais, il y a aussi un quai de chargement surélevé pour que les chariots-élévateurs puissent entrer dans les wagons. La voie entre dans l'entrepôt sur toute sa longueur, de telle sorte que les opérations peuvent s'effectuer sous toit. Les sols sont lisses et résistent à une forte pression (7 tonnes par m²). Des caractéristiques qu'apprécieront les



papeteries toujours très exigeantes."

Indépendance

Les possibilités qu'offre Cargo Switch en tant qu'entrepôt de transit capable d'un transbordement rapide sont nombreuses. "En principe, nous pouvons désormais offrir un ensemble de services complets avec un prix "all-in" de porte à porte", affirme Dirk Wolters. "Par exemple, collecte des marchandises par trailer, transbordement sur wagons, transport sur wagons réseau ou wagons privés jusqu'à Zeebrugge, transbordement direct sur les trailers ou stockage-tampon avec livraison en JIT. Mais il est possible aussi de s'en tenir au transbordement pur et simple. Toutes les marchandises, palettisées ou non, qui sont manipulables par un chariot-élévateur entrent en considération. En fait, les seules restrictions concernent les produits ADR et certaines formes de transports en vrac. Les services de Cargo Switch sont ouverts à tous: aussi bien aux clients particuliers qu'aux chargeurs, aux opérateurs ferroviaires qu'aux expéditeurs. Il n'est même pas nécessaire qu'Euratral soit directement impliqué. Dans cet esprit, Cargo Switch est entièrement indépendant."

Une desserte ponctuelle

Le trafic à destination de la Grande-Bretagne (Westbound)

est trois fois plus important que le trafic Eastbound. "C'est pourquoi, nous nous concentrons d'abord sur le trafic entre le continent et les Iles britanniques", souligne Dirk Wolters. "Par la suite, il sera toujours possible d'attirer du fret pour le retour. L'objectif de 50.000 tonnes de marchandises manutentionnées pendant la première année est à notre portée. Les trafics qui entrent en considération sont, entre autres, les produits verriers, le papier (de Suisse, d'Italie et d'Autriche), les produits électroménagers (d'Italie et d'Europe de l'Est) et les granulats de plastique est-européens. Une illustration de l'utilité de Cargo Switch est le fait que des entreprises du Nord de la France et de Flandres occidentale et orientale nous demandent même d'employer nos services de transbordement pour d'autres destinations que la Grande-Bretagne. Dans tous les cas, nous garantissons à nos clients un service de qualité. La gare de triage de Zeebrugge est tout près, ce qui permet une grande flexibilité. Nous avons d'ailleurs conclu des accords avec B-Cargo pour une desserte ponctuelle et une charte de qualité est en préparation." □

Pour de plus amples informations: Cargo Switch, à l'attention de Jef van den Berg, Kustlaan 180, boîte 5 à 8380 Zeebrugge. Tél.: (050) 55.06.61. Fax: (050)55.07.65.

1998

*se profile
comme une année de renouveau
au cours de laquelle
les résultats de nombreux travaux
et études seront concrétisés
par la mise en place
d'une organisation nouvelle
plus apte à répondre
à l'évolution du marché
et aux desiderata
de notre clientèle.*

*Cette année
verra aussi la mise en oeuvre
du premier corridor de fret
au départ de la Belgique
vers le Luxembourg, la France, l'Italie et l'Espagne.*

*Ce freightway
nous permettra d'offrir
à la clientèle de nos centres industriels
et de nos ports,
des améliorations substantielles de la vitesse
et de la qualité de nos services.*

*En souhaitant
que ces initiatives soient,
pour votre entreprise,
une source de satisfaction,
je vous présente au nom de B-Cargo
tous mes vœux de prospérité
et de bonheur
pour l'année*

1998

*M. Verslype,
Administrateur-Directeur
B-Cargo*