



Le Belalpia et le Belvetic

Ensemble, les trains EurailCargo transportent 2,7 millions de tonnes brutes de marchandises par an. Ce qui représente, sur le plan international, environ 15 % du trafic diffus par chemin de fer. A en croire les réactions positives des utilisateurs, cette formule connaît un succès évident (lire, à ce propos, plusieurs témoignages dans ce numéro). Une réussite confirmée par les chiffres. En effet, tous les trains EurailCargo ont plutôt bien résisté à la crise de 1993. Ce bon comportement reste exceptionnel dans le secteur du transport, fortement meurtri par la récession. Les résultats des sept premiers mois de 1994 montrent même une progression indiscutable.

DEUX NOUVELLES LIGNES EURAILCARO

Le 1er septembre, B-Cargo a présenté officiellement à ses clients et à la presse deux nouvelles liaisons EurailCargo. Ce service éprouvé, qui allie rapidité et fiabilité, est désormais disponible pour la région de Munich et l'Ouest de l'Autriche, avec le Belalpia, et pour la Suisse, avec le Belvetic. La plus grande partie de l'Europe occidentale est donc maintenant couverte par EurailCargo.

Interdelta

Depuis 1986, le train EurailCargo Interdelta relie directement la Belgique et la Flandre Zélandaise aux régions industrielles du Sud-Est de la France. D'une manière générale, en 1993, le trafic entre la Belgique et la France a souffert de la mauvaise conjoncture économique. Pourtant, l'Interdelta a réussi à tirer son épingle du jeu. Le tonnage brut transporté a même augmenté de 3 %. Ce bon



résultat doit être attribué entièrement à l'augmentation du trafic dans le sens nord-sud, qui est passé de 509.000 tonnes brutes en 1992 à 575.000 tonnes brutes l'année suivante (plus 12,6 %). Dans le sens sud-nord, en revanche, la situation ne s'est pas révélée aussi satisfaisante. De 344.000 tonnes en 1992, on est descendu à 302.000 tonnes (moins 12,2 %). De ce fait, le déséquilibre dans le flux de marchandises entre la Belgique et la France s'est agrandi, au profit des échanges en provenance de la Belgique.

Les résultats du premier trimestre de 1994 ont suscité quelques inquiétudes. Cette fois, c'est le trafic dans la direction nord-sud qui donnait des signes de faiblesse (essentiellement à cause de la prise en charge du transport TRW dans un autre train). Au même moment, cependant, on enregistrait une progression dans l'autre sens.

Finalement, les chiffres des sept premiers mois de l'année démontrent que la liaison Interdelta s'est améliorée dans les deux sens. Si la reprise économique se confirme, il sera possible de terminer l'année avec des résultats honorables, qui pourraient même se situer dans les environs du pic enregistré en 1993.

Le taux moyen d'occupation des Interdelta est raisonnable dans la direction de Lyon (62 %) et remarquable vers Dijon (100 %). Il faut préciser que les trains qui partent à Dijon emportent aussi des marchandises pour d'autres destinations. Pour les trains en provenance de France, le score peut être amélioré (55 % à Lyon, 44 % à Dijon).

Norlink

Depuis mai 1990, au départ de Kinkempois (près de Liège), le Norlink relie directement la Scandinavie. Depuis mai 1993, cette liaison EurailCargo s'effectue aussi dans l'autre sens.

Après une croissance soutenue (de 176.000 tonnes brutes en 1991 à 271.000 tonnes brutes en 1992), le Norlink dans le sens sud-nord a connu un tassement en 1993 (247.000 tonnes brutes). L'année dernière, en effet, les conséquences de la récession ont été aggravées par la dévaluation de la couronne suédoise. En réalité, comme les exportations vers la Suède ont chuté de presque 30 %, il faut considérer que le Norlink a plutôt bien résisté. Au cours de cette période très difficile, le taux d'occupation est resté élevé (77 % contre 83 % en 1992). Les résultats pour les sept premiers mois de 1994 sont très encourageants. Le Norlink a transporté 158.000 tonnes brutes vers le nord, avec un taux d'occupation moyen de 84 %. Si cette tendance se maintient, le résultat de l'excellente année 1992 pourra être égalé et même dépassé.

La nouvelle liaison nord-sud inspire aussi l'optimisme. Pendant les sept derniers mois de 1993, cet EurailCargo a transporté dans ce sens 88.000 tonnes brutes, pour un taux moyen d'occupation de 64 % (ce qui est exceptionnel pour une ligne aussi récente). Pendant les sept premiers mois de l'année, le Norlink en provenance de Scandinavie a confirmé son potentiel : 109.000 tonnes brutes, avec un taux d'occupation de 77 %.



Le Belalpia et le Belvetic

Cargo Bayern

Parce que l'expédition des marchandises par le Cargo Bayern s'effectue par l'intermédiaire d'un réseau de trains, il est difficile d'avoir une idée précise de l'activité de cette liaison. En 1993, B-Cargo estime qu'elle a enregistré un recul de 4 % dans les tonnages bruts transportés. Pour cette année, les prévisions sont à nouveau en hausse. Une certitude : le Cargo Bayern suscite un intérêt grandissant. B-Cargo a constaté, en effet, que de plus en plus de clients utilisaient la possibilité de réserver leur trajet.

Scaldo

Le Scaldo assure, depuis 1990, une liaison directe avec la moitié Est de l'Autriche. Le Scaldo a réussi

à préserver ses bons résultats pendant la crise de 1993. En 1991, il avait transporté (total cumulé dans les deux sens) 375.000 tonnes brutes. Ce volume est monté à 432.000 tonnes brutes en 1992, pour redescendre très légèrement à 426.000 l'année dernière (soit une diminution de 1,3 %). La baisse du trafic dans le sens nord-sud a été compensée en partie par la progression dans l'autre direction. Fait remarquable : en 1993, non seulement les clients du Scaldo lui sont restés fidèles mais le transport combiné pris en charge par cet EurailCargo a presque doublé.

Au cours des sept premiers mois de cette année, le Scaldo s'est distingué par ses brillantes prestations. Dans le sens Belgique-Autriche, B-Cargo a assuré le transport de 163.000 tonnes brutes (une augmentation de 25 % par rapport à la même période de 1993). Le taux moyen d'occupation s'est élevé à 82 % (contre 70 % en 1993).

Le développement du trafic entre l'Autriche et la Belgique est encore plus spectaculaire. Pendant les sept premiers mois de 1994, le Scaldo a transporté 164.000 tonnes (plus 34 %), avec un taux moyen d'occupation de 82 % (contre 64 % en 1993). Du coup, on assiste à un rééquilibrage des trafics dans les deux sens.

B-Cargo s'était fixé un objectif pour 1994: atteindre les 450.000 tonnes brutes. Si la tendance actuelle se révélera trop modeste. D'autant que la charge maximale du Scaldo a été augmentée au début du mois de juin. En outre, une modification de



l'horaire au départ de Linz rend cet EurailCargo encore plus intéressant pour un plus grand nombre de clients potentiels.

Belalpia

Le Belalpia a vu le jour à la fin du mois de mai 1994. Ce train EurailCargo roule directement jusqu'à Munich et l'Ouest de l'Autriche. Chaque jour ouvrable, le Belalpia part à 23h30 d'Anvers Nord. A Montzen, le train est complété avec des wagons en provenance de la Flandre Zélandaise et d'autres régions de Belgique. A 16h, il entre en gare de Munich Nord où il subit quelques opérations de triage. Pour les wagons vers l'Ouest de l'Autriche et l'Italie (via le Brenner), la correspondance est assurée le jour même. Dans la région occidentale d'Autriche, les villes d'Innsbruck, Villach, Klagenfurt et Salzburg sont donc maintenant directement accessibles à partir de la Belgique.

Pour la plupart des destinations, le délai de livraison de client à client est garanti sur la base du jour A au jour C. Via Salzburg, les cargaisons peuvent aussi être acheminées, à la demande, vers la Slovénie et la Croatie. Provisoirement, il n'est pas possible d'accorder la garantie très stricte d'EurailCargo à ces destinations. C'est le cas aussi du trajet vers l'Italie via le Brenner, même si, en principe, une livraison du type jour A-jour D y est en vigueur. En tous cas, la durée du transit des marchandises de client à client pour toutes ces

destinations a déjà été raccourcie de 24 heures.

B-Cargo vise pour le Belalpia un trafic de 65.000 tonnes brutes pendant la deuxième moitié de 1994. En juin et juillet, cet EurailCargo a chargé respectivement 15.000 et 14.000 tonnes brutes, avec un taux d'occupation moyen de 53 %.

Provisoirement, le Belalpia circule exclusivement dans le sens nord-sud. Et la liaison dans l'autre direction est dès à présent mise à l'étude.

Belvetic

C'est le 1er septembre 1994 que le coup d'envoi officiel a été donné au Belvetic, l'EurailCargo qui relie la Belgique à la Suisse. Un train qui circule dans les deux sens depuis cette date.

Le Belvetic part de Kinkempois, est complété à Stockem et arrive à Bâle le soir même. Les wagons pour les autres destinations en Suisse repartent aussitôt. Dans l'autre sens, la formation du train s'effectue à Bâle, d'où il démarre à 11h35. Le convoi est disloqué à Stockem et les wagons sont accrochés à des trains directs pour rejoindre diverses gares de triage belges.

Dans les deux sens, pour la plupart des destinations, le Belvetic parvient à assurer les livraisons de client à client du jour A au jour C. Bien entendu, ici aussi, le client bénéficie de la garantie absolue que les délais seront respectés. Comme tous les autres EurailCargo, le Belvetic roule avec une précision d'horloge suisse.

Belalpia

DU RENFORT POUR LE BANANES-EXPRESS ET LE SCALDO

Chaque année, l'entreprise anversoise Norexa expédie environ 40.000 tonnes de fruits par le rail. Une quantité qui devrait encore augmenter, grâce à la récente création de la relation Belalpia.



Jean Van Regemortel (Norexa): "L'expérience particulièrement positive du Scaldo vers l'Est de l'Autriche laisse espérer une excellente prestation du Belalpia vers l'Ouest de ce pays."

Avec ses 41 employés, la SA Norexa réalise un chiffre d'affaires impressionnant qui, en 1993, a atteint 1,176 milliard. Cette filiale de NoordNatie constitue un exemple parfait de "commodity forwarder". La gamme des produits qu'elle prend en charge se répartit en trois groupes: les fruits et les marchandises périssables, le sucre ainsi que le café et le cacao.

Garantie

L'évolution spectaculaire du transport de fruits par le rail est due à l'introduction du "Bananes-Express" vers l'Allemagne et du Scaldo

(EurailCargo) vers l'Est de l'Autriche. "Le délai de livraison garanti qu'offrent ces trains est la raison fondamentale de l'augmentation de la part du rail dans les expéditions au départ du terminal fruitier de NoordNatie", confirme Jean Van Regemortel, "commercial manager perishables" de Norexa. Les bananes et les autres fruits voyagent principalement en wagons Interfrigo. Et certains produits, selon la saison, voyagent en wagons Gbs ou Hbis.

Vitesse

Depuis quelques années, vider et charger les wagons doit se faire de plus en plus vite - selon les méthodes nouvelles. "Aujourd'hui, distribuer des fruits qui ne seraient pas palettisés est devenu impensable", explique Jean Van Regemortel. "Pour raccourcir les délais de manutention, il est nécessaire, en effet, d'utiliser des chariots élévateurs et des transpalettes."

Dans cette recherche effrénée de vitesse et d'efficacité, les principes du just-in-time et du stock roulant jouent, évidemment, un rôle prépondérant. "Ce sont surtout les marchés de gros et la grande distribution qui exigent des livraisons en just-in-time", affirme le manager de Norexa. Il a d'ailleurs pu observer lui-même cette évolution de très près puisqu'il exerce dans le secteur maritime à Anvers depuis une vingtaine d'années. Il a donc accumulé une riche expérience de la gestion logistique et de l'expédition de fruits frais et de denrées périssables.

Selon Jean Van Regemortel, la nouvelle liaison Belalpia vers l'Ouest de l'Autriche et vers le Tyrol va permettre au rail de conquérir une part supplémentaire du marché du transport de fruits. "A cet égard, l'expérience du Scaldo, qui relie les régions industrielles les plus importantes de l'Est de l'Autriche avec la Belgique, est tout à fait positive. Le Belalpia prend donc son départ sous les meilleurs auspices. Désormais, Innsbruck, Villach, Klagenfurt et Salzbourg ne sont plus hors d'atteinte."