

CMB : UN GRAND ARMEMENT PARTENAIRE DU RAIL



"La société a pour objet toutes les activités en rapport avec le transport maritime et l'armement, notamment la création et l'exploitation de lignes de navigation.

Accessoirement, elle peut ériger les quais, jetées, hangars ou autres installations contribuant à la réalisation et au développement de son objet social; elle peut assurer le chargement, le déchargement, l'entreposage, l'enregistrement, l'expédition et le transfert de marchandises, et acquérir tout bien immobilier et matériel... Elle procé-

de à toutes les opérations commerciales, financières et industrielles en rapport avec la réalisation de son objet social et réalise en son nom toutes opérations relatives au transport, de quelque nature qu'il soit: par air, par eau et par terre."

Voilà l'objet social de la Compagnie Maritime Belge, CMB, tel que le décrivent ses statuts. Et la CMB réalise bien tout ce que prévoit le texte. En témoignent les activités variées qu'elle contrôle aujourd'hui.

Le lecteur se demandera peut-être, à juste titre, ce que le plus grand armement maritime belge vient faire dans un magazine ferroviaire. Les marins ne sont-ils pas concurrents des cheminots? Ce qui suit donnera une réponse éclairante. La CMB et la SNCB entretiennent des liens, l'une étant pour l'autre l'un de ses plus gros clients "containers".

Le tour du groupe

CMB est un groupe privé belge de taille internationale qui développe son activité de base dans les formes les plus variées de transport maritime, et dont les filiales offrent une vaste gamme de services complémentaires ou connexes de cette fonction.

Sa structure intégrée permet au groupe de proposer aux chargeurs du monde entier des solutions appropriées aux problèmes de transport toujours plus complexes engendrés par les échanges commerciaux internationaux.

Le réseau de transport maritime des **marchandises colisées** sous toutes les formes possibles (containers, palettes, emballages conventionnels...) comprend une quinzaine de lignes de navigation exploitées, pour répondre à des besoins spécifiques, en services de porte-à-porte couvrant toute la planète. Sur toutes ces lignes, CMB





exploite des porte-containers ou des navires polyvalents modernes la plupart du temps dans le cadre de consortiums internationaux. La compagnie possède un parc de containers de plus de 25.000 unités de tous types. Elle en a confié la gestion au Container Operations Center, qui fait usage d'un outil sophistiqué.

Le transport de **marchandises en vrac** fut la première forme de diversification. Avec ses filiales, CMB a développé une flotte prévue pour le transport de chargements homogènes. Depuis 1963, dans le cadre de contrats d'affrètement, plusieurs navires assurent l'approvisionnement régulier des aciéries belges et luxembourgeoises en minerais et en charbons.

Par le biais de sa filiale BOCIMAR, CMB opère sur le marché libre du fret où la majorité des transports maritimes de vrac trouvent preneurs. La compagnie possède une participation majoritaire dans l'armement belge METHANIA, qui exploite un méthanier de 131.000 m³ destiné à l'approvisionnement du marché national en gaz naturel algérien. CMB a aussi des intérêts dans l'armement EXMAR, qui possède une flotte spécialisée pour le gaz, le froid et le vrac.

CMB possède également une facette 'société de services', qui touche à tous les secteurs économiques.

Le groupe participe directement à l'activité portuaire anversoise via Stevedoring Company Gylsen, qui exploite des terminaux aux bassins Léopold, Churchill, America et à la sixième darse. Ensemble, ces installations occupent plus de 100 hectares à quai, pour la réception de navires à fort tirant d'eau, et offrent toutes les facilités de manutention, de stockage et de distribution de marchandises colisées. Ils ont, en 1982, traité plus de 5 millions de tonnes.

La société est associée aussi à l'exploitation du terminal vraquier et Stocatra au bassin Delwaide. CMB a également mis au point une structure d'expédition: AMI, qui travaille depuis plus de 60 ans avec les pays d'Afrique centrale. Cette société offre à la clientèle un service intégré qui prend en charge toute l'organisation du transport. Ainsi, AMI a, par exemple, créé un connaissance grâce auquel toutes les formalités relatives au transport et au transbordement du point d'expédition au point de destination sont accomplies en une fois. AMI est structurée en une vingtaine d'implantations dans onze pays et emploie 2.000 personnes. Elle prend part en Afrique à d'importants programmes d'équi-

pement axés sur les techniques de groupage et la manutention des containers dans les ports et aux principaux points de convergence des courants routiers et ferroviaires. AMI AIR FREIGHT a développé un réseau d'exploitation de fret aérien.

De nombreuses activités connexes complètent la gamme de services du groupe CMB. CSI domine, dans le port d'Anvers, le secteur de la réparation des containers.

MERCANTILE-BELIARD est un chantier naval de réparation. L'URS, Unie van Redding en Sleepdienst, est active dans tous les ports belges et en haute mer. Elle apporte aussi assistance dans l'équipement des plates-formes pétrolières off-shore.

Les compagnies d'assurance NAVIGA et BOREAS opèrent sur les marchés national et international, pour la couverture des navires et de leurs chargements. CIG ALFA, centre de traitement de l'information, a développé dans le domaine du transport une série d'applications déterminées.

Voilà qui prouve, si besoin était, que CMB assume parfaitement le rôle qui lui est statutairement dévolu. La croissance du groupe a une histoire. Tournons-en les pages.

88 ans d'expansion

La société fut constituée en 1895, sous la dénomination de "Compagnie Belge Maritime du Congo". Elle devait exploiter un service de navigation à vapeur (passagers et fret) sous pavillon belge entre Anvers et la côte occidentale d'Afrique, plus particulièrement le Congo belge.

En 1930, elle absorba l'armement Lloyd Royal Belge. Cette fusion ne fut qu'un premier pas sur la voie d'une expansion continue de ses activités. Changeant de raison sociale, elle devint la Compagnie Maritime Belge, dénomination qu'elle a portée jusqu'en 1975, lorsque fut adopté le sigle CMB.

Après la débâcle des années 40, la compagnie mena de front la reconstitution de sa flotte, le développement de son réseau de lignes régulières, et l'établissement d'installations portuaires adéquates à Anvers.

L'indépendance du Congo, en 1960, sonna le glas de l'ère des "ville-boats", et la compagnie se mit à la recherche de nouveaux secteurs d'activité. Elle trouva son véritable élan dans ce sens lorsqu'en 1961, elle absorba UFIMAR, dont le portefeuille comprenait d'importantes participations dans des entreprises de pilotage, de sauvetage, de réparations navales et d'assurances maritimes.

Le transport de marchandises en vrac démarra en 1963 avec le lancement de grands bulk carriers. Trois ans plus tard, les premiers containers standardisés apparaissent sur la liaison avec les Etats-Unis. L'éventail des destinations desservies par les navires de ligne de CMB fut progressivement élargi: Afrique du Sud en 1969, côte Atlantique européenne en 1970, Extrême Orient et côte occidentale d'Amérique du Sud en 1975, partie septentrionale de la côte ouest africaine en 1976, Afrique du nord en 1978 et sous-continent indien en 1981.

La Compagnie devint ainsi l'armement belge le plus important.

CMB et la SNCB

Nous avons soulevé la question tantôt: pourquoi présenter CMB dans Informations SNCB? C'est bien simple.

Le développement de la conteneurisation dans toutes ses lignes régulières depuis 1966 a incité CMB à entrer dans de puissants consortiums internationaux. La Compagnie s'est dotée de navires adaptés aux nouvelles normes de productivité. Elle a aménagé et étendu ses installations portuaires en fonction des besoins. Elle s'est tournée vers de nouvelles activités comme la réparation des containers. Et elle a adapté sa gamme de services en fonction des exigences de la technique nouvelle, en particulier dans les secteurs de l'expédition et de l'informatique.

Quiconque traite des containers à une telle échelle devient inévitablement partenaire du chemin de fer. "En 1982, nos lignes maritimes ont transporté plus de 260.000 containers, En 250 jours ouvrables, cela donne une moyenne supérieure à 1.000 containers quotidiens. La réception et l'évacuation de telles quantités nous obligent à mettre en œuvre de grands moyens. Le transbordement direct de ou sur wagons est un méthode optimale. Que ce soit au plan national ou au plan international, la SNCB est un maillon important dans notre chaîne de transport". Dixit un responsable de la CMB.

C'est entre Anvers et Zeebrugge d'une part, Anvers et Rotterdam de l'autre que CMB s'avère bon client de la SNCB. Des trains de 100 à 150 containers circulent régulièrement entre les deux ports belges. Ce trafic trouve sa source dans les échanges avec l'Afrique du Sud, organisés par le consortium SAËCS. Les porte-containers de la troisième génération n'abordent pas à Anvers, mais à Zeebrugge, et le transport terminal d'un port à l'autre est assuré en train. Un flux identique provient de Rotterdam, dans le cadre du trafic d'une autre conférence maritime.

C'est dans les terminaux de la société Gylsen que CMB traite tous

ses containers à Anvers. Le transport ferroviaire est contrôlé par Railtrans, société anonyme qui, regroupant les trafics d'un bon nombre de clients, obtient des chemins de fer - et donc d'Intercontainer - des conditions commerciales d'acheminement très favorables.

Tous les flux de containers de la CMB sont gérés par le Container Operations Center, créé en 1975 pour faire face efficacement à la croissance très rapide de la conteneurisation. Quelque 60.000 containers sont enregistrés dans les mémoires de l'ordinateur. D'entre eux, 25.000 appartiennent à CMB, les autres étant propriété de partenaires des différents consortiums. Chaque container représentant un investissement appréciable, le C.O.C. suit de très près tout ce qui le concerne: entretien, réparation, renouvellement, transport, entreposage, coût, dédommagements éventuels... tout ce qui fait sa vie. Sur les quais, des divisions sous contrôle du C.O.C. surveillent toutes les opérations et délivrent tous les documents, aussi bien pour les containers des lignes CMB que pour ceux des lignes partenaires dans les consortiums (FBS, CMZ, AMI par exemple). Les 60.000 containers qui voyagent sur les 15 lignes CMB et d'autant d'armements partenaires fournissent une masse de travail considérable. D'où la centralisation dans une unité informatisée.

Le C.O.C. entretient des contacts quotidiens avec la SNCB pour la demande de wagons. Les manutentionnaires chargent sur wagons selon les indications de CMB, et le C.O.C. maintient une liaison permanente avec le personnel du faisceau Angola, celui d'Anvers Nord et celui d'Interferry pour assurer le suivi et vérifier la bonne marche des opérations.

CMB ne limite pas aux containers ses relations avec le chemin de fer. Nous avons évoqué plus haut la participation de la compagnie dans le terminal vraquier de Stocatra au bassin Delwaide; une participation de 40% tandis que la SNCB détient 10% des parts. Des millions de tonnes de minerais passent par là chaque année, et le chemin de fer en emporte une bonne partie.

Le groupe travaille aussi avec la SNCB à Zeebrugge... une fois de plus à des trafics conteneurisés. Tous deux sont partie prenante dans l'Ocean Container Terminal (OCZ) exploité par la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats, filiale des chemins de fer. Dès l'instant où fut lancée en 1977 la liaison conteneurisée régulière avec l'Afrique du Sud, dans le cadre du consortium SAËCS, la CMB décida d'investir dans l'OCZ, trouvant là un outil de premier choix. Sa mise correspond au prix du troisième portique de manutention. Cette collaboration trouve son aboutissement ferroviaire dans le trafic intense instauré entre Zeebrugge et Anvers.



Groupe très solide, CMB est pour l'économie nationale et pour la SNCB aussi un important pourvoyeur d'emploi. CMB occupe directement 4.200 personnes de par le monde. Et indirectement... est-ce mesurable? Songeons seulement au nombre de personnes concernées par le transport de bout en bout d'un seul container. Et imaginons ce que cela donne pour un porte-container de la troisième génération chargé de 2.500 unités ou un navire vraquier porteur de 100.000 tonnes de minerais...

Ainsi, la flotte de CMB conduit le pavillon belge à travers toutes les mers du monde. Et en quelque sorte, le B des chemins de fer belges navigue dans son sillage.

Flotte du groupe CMB

Fin septembre 1983, la flotte CMB et des armements associés comptait 41 unités, en pleine propriété ou en co-propriété, pour une capacité totale de 1,9 million de tonnes environ. Elle comprenait:

- 12 porte-containers (capacité totale de 19.052 TEU)
- 7 vraquiers de ligne multi-purposes
- 1 paquebot
- 4 navires frigos
- 10 bulk carriers
- 3 oil-bulk-ore carriers
- 1 pétrolier
- 1 méthanier
- 1 tanker à éthylène
- 1 tanker à LPG.

CMB

Investissements des années 1981-84 réalisés par CMB et ses filiales consolidées (en millions de francs).

		Encore à réaliser au 1 mai 1983
CMB	7.600	3.400
CMB (ex BOCIMAR)	6.000	—
Methania	1.000	—
Gylsen	500	90
Stocatra	1.800	—
URS	1.000	30
Armement Deppe	1.100	—
TOTAL	19.000	3.520

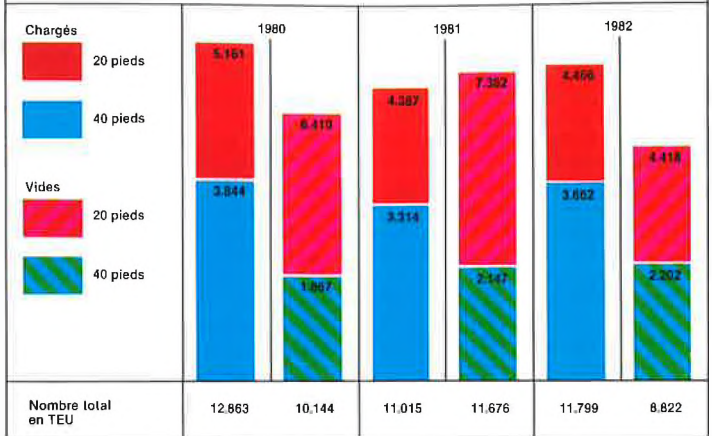
CMB a enregistré, au cours de l'année comptable 1982, un chiffre d'affaires de 25 milliards de francs.

1. Le pavillon de la CMB.
2. Une des dernières acquisitions de la flotte de l'Unie van Redding en Sleepdienst, le BEVEREN, d'une puissance de 3.000 chevaux.
3. La s.a. STOCATRA s'est installée début 1983 dans son nouveau terminal à la darse Delwaide. Sur une aire de 80 ha, le manutentionnaire peut traiter 12 millions de tonnes par an.
4. Le terminal container de Matedi, où les navires du service express CMB desservent l'Afrique occidentale.

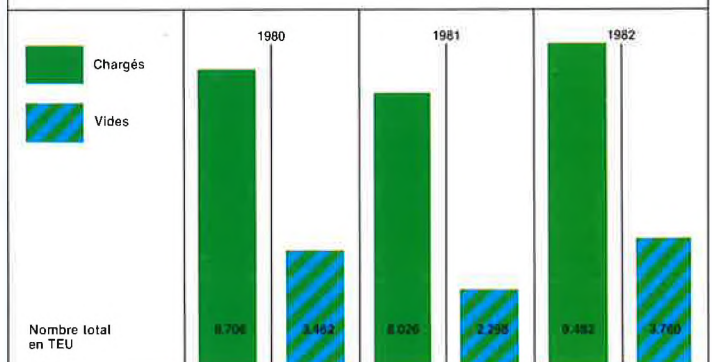
5. Transbordement direct de porte-container à train sur le terminal de Stevedoring Company Gylsen, à la darse Churchill du port d'Anvers.

6. Le MERCATOR, porte-container pour 2.080 unités de 20 pieds, en service sur la ligne de l'Extrême-Orient.

Containers CMB remis par Railtrans au transport ferroviaire international.



Principale liaison internationale: Zeebrugge - Anvers - Rotterdam - Amsterdam, assurée par train TEZ.



Des containers CMB sont également remis au transport par Railtrans dans le flux avec l'Allemagne, la France, l'Italie et la Suisse.

En trafic intérieur, les containers CMB sont transportés surtout sur la relation Zeebrugge - Anvers et retour.



6

