

Terminal conteneurs de Genk un œil sur l'Allemagne

Un centre de transport appelé BELSTOR (pour Belgian Storage) est à l'étude dans le cadre de la diversification des activités des Kempense Steenkoolmijnen. Implanté à Genk, ce centre devrait mettre à la disposition de la clientèle toutes les fonctions logistiques d'entreposage, de distribution, de transbordement et de manutention de marchandises.

Belstor est une société anonyme dont les KS sont le partenaire le plus important. La stratégie de l'entreprise est orientée vers quatre marchés-cibles: l'industrie campinoise (Limbourg), les ports belges, les zones industrielles de la CEE et des zones d'outre-mer. L'exploitation d'un terminal pour conteneurs a déjà démarré, sur des terrains disponibles à Winter slag, en collaboration avec la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats. Il a pour premier client la société Freightliner, filiale conteneur des chemins de fer britanniques. A l'avenir, il pourrait être exploité dans le cadre de la société Belstor ou en étroite concertation avec celle-ci.

Les Ferry-Boats, qui exploitent déjà les terminaux de Zeebrugge, complètent ainsi leur gamme d'activités de transport de marchandises par chemin de fer et dans les ports. L'hinterland de Zeebrugge est principalement limité à la Belgique et au nord de la France. Dans l'optique d'une croissance garantie du terminal de Genk, cet hinterland devrait être étendu vers l'est, particulièrement aux

grands bassins industriels allemands.

Le terminal conteneurs d'Athus, à l'extrême sud de la Belgique, dessert particulièrement le Luxembourg, la Moselle, le sud rhénan, la Saare et l'Alsace. En quelques années, il a pu développer là un trafic important au départ de Zeebrugge. Le terminal de Genk-Winterslag est le complément logique de ce concept rail-route, avec pour terrain d'action le Limbourg (belge et hollandais), le bassin de Liège, et la zone industrielle allemande Rhin-Ruhr. Un trafic ferroviaire peut aussi être développé avec la France et l'Espagne, et le terminal est bien situé pour les trafics futurs via le tunnel sous la Manche.

Tous les ports, armements, expéditeurs et transporteurs peuvent se servir de ce terminal. D'autres prestations que l'entreposage et le transbordement des conteneurs y sont prévues: entre autres le transbordement de semi-remorques hückepack, la manutention de marchandises en containers (chargement et déchargement de ceux-ci), la répartition de containers et de semi-remorques.

L'exploitation est assurée sur les terrains et par du personnel de KS. La livraison et l'entretien de l'engin de manutention, la formation et l'encadrement du personnel, l'administration, la tarification et la commercialisation sont assurés par les Ferry-boats. Dans la mesure où le terminal s'avérera viable, une so-

ciété d'exploitation sera créée, avec la participation d'autres partenaires du monde du transport.

La SNCB ne participe pas directement à l'exploitation de ce terminal. Mais elle y apporte sa collaboration sous la forme de liaisons rapides et régulières à des conditions commerciales attractives. A la condition de pouvoir traiter un trafic assez volumineux, elle pourra créer des relations directes rapides avec Zeebrugge et d'autres pôles de transport à potentiel important.

Les caractéristiques du terminal

Ouvert du lundi au vendredi de 7 à 19 heures.

Liaison ferroviaire avec Zeebrugge:

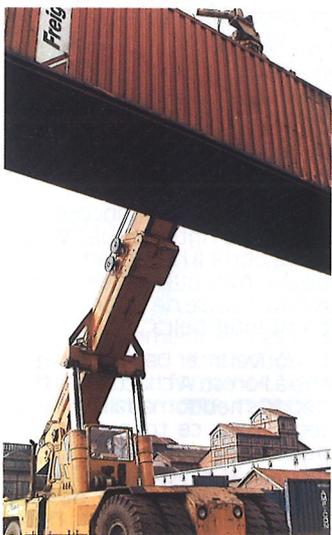
★ départ port jour A 17h45 - arrivée Genk-Winterslag jour B 5h37;

★ départ Genk-Winterslag jour A 19h50 - arrivée port jour B 6h55.

La manutention est réalisée au moyen d'une grue mobile Bellotti, d'une capacité de 40 tonnes. Des manutentions hückepack peuvent aussi être réalisées.

Deux hectares sont disponibles pour l'entreposage des conteneurs et des activités complémentaires.

Dans une première phase, l'organisation des transports routiers est à la charge des clients du terminal, des armements et des expéditeurs. Dans l'avenir, ils seront assurés à l'intervention du terminal même.



TRANSCALDIA : une première édition réussie

Une foire maritime internationale a été organisée pour la première fois à Anvers en septembre. Les promoteurs de cette manifestation ont pu compter d'emblée sur le vif intérêt du

monde du transport: 150 exposants, occupant une surface de stands de 10.000 m², c'est la preuve qu'un besoin existait réellement.

Transcaldia 87, Antwerp Port and Freight Exhibition, a donné à ses visiteurs en premier lieu une vue globale des services offerts par les entreprises implantées dans le port qui développent des activités de transport, de manutention, d'entreposage

et de distribution de marchandises. Les feux de la rampe éclairaient aussi des organisations représentatives du transport terrestre, de l'aide à l'exportation et des services périphériques (banques, assurances, experts, etc.). En un mot, Transcaldia fut la foire professionnelle de choix pour quiconque s'intéresse à l'univers anversois. La SNCB y était présente, cela va de soi, avec plusieurs partenaires sous le label unique "Chemins de fer européens".

Anvers est pour la SNCB un client de taille. Plus d'un tiers du volume transporté en wagons complets passe par le port. Le succès d'Anvers détermine donc indirectement la croissance du transport ferroviaire, mais l'inverse est vrai aussi: l'omniprésence du chemin de fer dans le port stimule le développement de celui-ci. Voilà pourquoi la DB, les NS, la SNCF, les CFF, les FS, Intercontainer, Interfrigo et Interferry ont fait stand commun avec la SNCB à Transcaldia.

Examinant les résultats de cette participation, tous les partenaires présents dans le stand ferroviaire soulignent l'intérêt d'une participation sous le label Chemins de fer européens, qui donnait une vision moderne et d'avenir, appréciée par les visiteurs. L'Europe des années 90 ne connaîtra plus de frontières. Dans ce contexte, les sociétés de chemins de fer agiront dans un esprit commun, les unes au nom des autres. L'absence de concurrence entre réseaux européens fut une découverte pour quelques visiteurs; la majorité des autres avaient compris depuis longtemps déjà qu'une collaboration étroite est acquise et ne pourra que se renforcer au fil du temps.

Les contacts noués, les rendez-vous pris en quelques jours d'exposition ont fait de Transcaldia, pour les chemins de fer européens, un moment privilégié de dialogue avec la clientèle.

