

Après Anvers et Zeebrugge, Gand est le troisième port maritime de Belgique, grâce à la liaison avec la Mer du Nord par le canal de Gand-Terneuzen. En 1995, 21,7 millions de tonnes de marchandises y ont été traitées. La SNCB et B-Cargo détiennent une part de marché importante, aussi bien dans le trafic ferroviaire maritime qu'industriel. L'année dernière, un total de 4,16 millions de tonnes a été transporté en train, en provenance et en direction du port.



4,16 millions de marchandises tr

Avant que vous ne fassiez connaissance, dans les pages suivantes, avec neuf entreprises qui utilisent les services de B-Cargo, voici les principaux chiffres du trafic ferroviaire annuel dans le port de Gand (1995). Au total, 4,16 millions de tonnes de marchandises ont été transportées et chaque jour, 1.200 wagons arrivent dans le port ou en repartent. Les statistiques ferroviaires reflètent bien entendu la spécialisation de Gand dans l'importation. Environ 900.000 tonnes de marchandises ont été acheminées au port par 22.650 wagons (en moyenne 39,7 tonnes par wagon). En revanche, il a fallu 70.000 wagons pour charger dans le port 3,26 millions de tonnes (46,5 tonnes en moyenne).

L'ATOUT DE LA DIVERSITÉ

Des bobines d'acier aux voitures en passant par la ferraille. Des produits chimiques acides aux grumes en passant par les betteraves sucrières. Les marchandises que transporte la SNCB sont aussi polyvalentes que l'activité du port de Gand. Voici le classement des dix marchandises les plus courantes (chiffres arrondis - en milliers de tonnes).

1. Métaux et produits semi-finis:	1.964	(47,3%)
2. Combustibles solides:	1.027	(24,7%)
3. Diverses marchandises et produits finis:	292	(7,0%)
4. Produits chimiques	240	(5,8%)

5. Produits agricoles:	222	(5,3%)
6. Métaux bruts et matériaux de construction	155	(3,7%)
7. Produits alimentaires:	122	(3,0%)
8. Pétrole:	50	(1,2%)
9. Engrais:	49	(1,2%)
10. Minerais et résidus de métaux:	35	(0,8%)

• Répartition selon les destinations:

- Trafic intérieur: 2,16 millions de tonnes (51,6%)
- Trafic international: 2,00 millions de tonnes (48,4%)

• Répartition selon les trains:

- Trains fermés (appelés aussi trains complets ou trains-blocs): 54.190 wagons (58,5%).



Les festivités du port de Gand

Du 13 au 15 septembre 1996, la direction du port de Gand a organisé les festivités annuelles du port. La SNCB et B-Cargo ne pouvaient manquer de participer à cet événement.

Plusieurs milliers de visiteurs ont utilisé la navette ferroviaire spéciale entre les gares de Gand-Dampoort, Gand-Maritime et le Noorddok. Dans la gare de Gand-Maritime, les démonstrations de triage et de manoeuvres d'aiguillage ont attiré beaucoup de curieux. Au bout du Noorddok, une quinzaine de wagons de marchandises étaient exposés. Environ 250 mailings avaient été envoyés pour inviter des clients potentiels et existants de B-Cargo. Et 200 personnes se sont effectivement rendues au chapiteau VIP de B-Cargo. Ce qui prouve que les entreprises du port de Gand affectionnent tout particulièrement le chemin de fer.

tonnes de transportées

- Trafic diffus: 38.460 wagons (41,5%).
- Répartition selon la nature du trafic:
 - Trafic maritime (en provenance ou à destination de bateaux ou d'entreprises de transbordement): 1,8 millions de tonnes (44%).
 - Trafic industriel (en provenance ou à destination d'entreprises industrielles): 2,3 millions de tonnes (56%).
- Téléphone: 09/241.23.61. Fax: 09/241.23.67.
- Responsable de la coordination et des ventes: Frans Govaert.
- Délégués commerciaux: Etienne De Smet, Georges Robbe et Erwin Vermeire.
- Administration: Lutgard Carrette, Dirk Vermeersch.
- L'infrastructure est contrôlée par les 270 collaborateurs de la gare de Gand-Port maritime.
 - 199 km de voies, dont 67 km de voies principales.
 - 561 aiguillages.
 - 210 signaux.
 - 7 postes de signalisation.
 - 1 buttée de triage.

LES ACTIVITÉS DE B-CARGO DANS LA RÉGION DE GAND

- Nom: B-Cargo. Coordination régionale et ventes de Gand.
- Adresse: Koningin Maria-Hendrikaplein, 2 à 9000 Gand.



FARMAN: premier terminal intermodal au port de Gand

Interferry, filiale de la SNCB spécialisée dans le domaine du transport combiné, a ouvert officiellement le 26 novembre le premier terminal de transport intermodal à Gand. Là, y seront traités des conteneurs et des caisses mobiles pour tous ceux qui feront confiance à cette technique performante. Rendez-vous dans la prochaine édition de B-Cargo News pour quelques détails de plus.

“La qualité de transport à un prix intéressant”

Juste à côté de la bretelle de la R4, sur la John Kennedylaan, trônent plusieurs plaques d'acier impressionnantes qui ont été fabriquées en 1967 par Sidmar. Il s'agissait du tout premier acier produit en Flandre. Depuis lors, Sidmar, installé sur le canal de Gand-Terneuzen, remplit, au sein du groupe Arbed, le rôle d'entreprise de pointe dans le secteur des “produits plats”. Avec 1,9 million de tonnes de marchandises transportées en 1995 (en moyenne six trains complets par jour !), Sidmar est le plus grand client de B-Cargo dans le port de Gand. Par ailleurs, la charte conclue entre Sidmar et B-Cargo à la fin 1992 garantit un transport ferroviaire d'une qualité optimale.

Sidmar a commencé ses activités au canal de Gand-Terneuzen en 1966, comme simple laminoir à froid. C'est en 1967 qu'a débuté la production de fonte et d'acier proprement dite, avec un haut fourneau, une aciérie, un laminoir à chaud et un laminoir à froid. Sidmar s'est toujours concentré sur les produits plats, comme les tôles, et joue, dans ce secteur, le rôle d'entreprise de pointe au sein de l'Arbed. Dans le groupe, Sidmar chapeaute d'ailleurs 50 sociétés consolidées qui totalisent 13.700 personnes et qui ont réalisé ensemble un chiffre d'affaires de 140 milliards de francs en 1995. Pour sa part, Sidmar a réalisé l'année dernière un chiffre d'affaires de 50 milliards de francs, avec 5.750 personnes.

SIDMAR EN CHIFFRES

Les aciéries de l'intérieur du pays, qui sont difficilement ou pas du tout accessibles par bateau, utilisent de plus en plus les fours électriques pour produi-

re de l'acier. Grâce à sa situation le long du canal Gand-Terneuzen et grâce aux équipements très complets du port, Sidmar est en mesure de conserver la méthode traditionnelle qui fait appel au charbon et au minerai de fer. Les activités de l'entreprise se traduisent par des chiffres impressionnants. En 1995, Sidmar a produit 3,5 millions de tonnes de fonte brute et 3,8 millions de tonnes d'acier brut. Pour y parvenir, il a fallu décharger, sur le quai de la société long d'un kilomètre, du minerai de fer du Brésil, du Venezuela, de Mauritanie et d'Australie et du charbon d'Amérique, d'Australie et d'Afrique du Sud. Au total, il est possible de stocker 1,95 million de tonnes de matières premières. Pour brûler 1,3 million de tonnes de charbon, les cent fours à coke consomment 570 millions de nm³ de gaz. Et les deux hauts fourneaux (d'un diamètre de 10 m et de 10,5 m) ont un volume effectif de 1.750 et 2.086 m³.

Dans l'aciérie, les aciers plats

(slabs) sont coulés en continu. Il s'agit de plaques épaisses de 21 cm, longues de 10 m et d'une largeur maximale de 2,63 m. Les célèbres bobines d'acier laminé à chaud de Sidmar (coils) pèsent de 4 à 27 tonnes pièce. Elles sont constituées de tôles d'une épaisseur de 1,25 à 12,7 mm et d'une largeur de 60 cm à près de 2 m. Les coils d'acier laminé à froid (de 0,15 à 3 mm d'épaisseur) pèsent même jusqu'à 34 tonnes. Après un traitement ultérieur - comme la galvanisation - l'acier de Sidmar est utilisé dans l'industrie automobile (carrosserie, jantes, etc), dans le secteur des appareils électriques (frigos, machines à laver, sèche-linge, etc), par les fabricants de meubles et de radiateurs et par l'industrie de la construction (parois de hangars en acier, par exemple).

1,9 MILLION DE TONNES TRANSPORTÉES PAR LE RAIL

A cause de l'emplacement de Sidmar, la fourniture des matiè-





res premières s'effectue presque entièrement par voie maritime ou fluviale. "Seules les 140.000 tonnes de chaux par an en provenance de Maasbekken arrivent par chemin de fer. La chaux est nécessaire pour prévenir la formation de scories et pour protéger les pierres réfractaires du convecteur", explique Marcel Droysbeke, Traffic Manager. "L'expédition, en revanche, se répartit à parts égales entre le rail (35 %), la route (35 %) et l'eau (30 %). Au total, en 1995, Sidmar a expédié 5,55 millions de tonnes de marchandises. Y compris des produits dérivés, comme les scories des hauts fourneaux et le sable de laitier utilisés par l'industrie cimentière. L'année dernière, le rail a transporté 1,9 million de tonnes de marchandises. "Les destinations les plus importantes du chemin de fer au départ de Sidmar sont la Belgique (650.000 tonnes), le Luxembourg

(470.000 tonnes), l'Allemagne (360.000 tonnes), la France (150.000 tonnes), l'Espagne (70.000 tonnes), la Suède (50.000 tonnes), l'Italie (25.000 tonnes) et le Danemark (10.000 tonnes). Les convois qui quittent la gare de desserte de Sidmar - essentiellement des wagons coils qui appartiennent à la SNCB - ne sont pas uniquement destinés à des clients finaux. L'acier qui doit subir un traitement ultérieur dans les sociétés consolidées de Sidmar est également acheminé en train. Marcel Droysbeke: "Chaque jour, au moins un train complet de 1.200 tonnes (20 wagons) part pour l'usine Sikel à Gand (qui appartient au groupe Sidmar) pour une galvanisation par électrolyse. Et un autre train s'en va vers une autre société du groupe, Laminoire à Dudelange (Luxembourg), pour le laminage à froid."

CHARTRE DE QUALITÉ

Sidmar attend du transport ferroviaire une performance à un prix intéressant. Marcel Droysbeke: "Avec les trains-navettes à horaires cadencés pour les gros volumes, le chemin de fer est imbattable. C'est un point très important, car toute notre programmation logistique en dépend. En plus du prix et de la fiabilité, la flexibilité et la qualité du matériel sont éga-

lement essentielles. Avec l'objectif d'optimiser le service des chemins de fer, Sidmar et B-Cargo ont d'ailleurs conclu à la fin de 1992 une charte de qualité. Cette charte comprend un certain nombre d'objectifs, dans les domaines du matériel, de la circulation des informations et du traitement des plaintes. Un comité de concertation affine ces objectifs tous les six mois. "B-Cargo a réussi à concrétiser les objectifs visés. Ainsi, les berces des wagons coils ont été recouvertes de planches de multiplex et ont été équipées de montants latéraux arrondis pour éviter les dommages de surface aux bobines d'acier. Quand un wagon montre un défaut, l'avarie est réparée le plus vite possible après avoir été signalée. Un groupe de travail détermine aussi le nombre de wagons nécessaires, en se basant sur les données du passé, pour garantir les expéditions. Les services centraux de Bruxelles et les services régionaux de Gand s'investissent tous les jours pour réaliser les objectifs", conclut Marcel Droysbeke.

SIDMAR EN BREF

- **Nom:** Sidmar sa.
- **Nature de l'entreprise:** production de produits plats de l'acier. Sidmar appartient au groupe luxembourgeois Arbed.
- **Adresse:** John Kennedylaan, 51 à 9042 Gand (canal Gand-Terneuzen).
- **Présent à Gand depuis** 1962.
- **Personnel:** 5.750 collaborateurs.
- **Activités:** production annuelle de 3,6 millions de fonte brute et de 4,0 millions de tonnes d'acier brut.
- **Services de B-Cargo:**
 - **Approvisionnement:** 140.000 tonnes de chaux en provenance de Maasbekken.
 - **Expédition:** 1,9 million de tonnes de produits de l'acier, notamment vers les usines de traitement de surface (galvanisation) de Sidmar à Sikel (Gand) et Segal (Ivoz-Ramet). Principales destinations du trafic ferroviaire: Belgique (650.000 tonnes), Luxembourg (470.000 tonnes), Allemagne (360.000 tonnes), France (150.000 tonnes), Espagne (70.000 tonnes), Suède (50.000 tonnes), Italie (25.000 tonnes) et Danemark (10.000 tonnes).



"Les atouts de B-Cargo: des livraisons ponctuelles et un prix intéressant"

Le groupe Sea-Invest, qui a son siège principal à Gand, opère dans les ports d'Anvers, de Zeebrugge, de Saint-Nazaire (France) et, bien entendu, de Gand. Depuis quelques années, ses activités se sont diversifiées, avec notamment la manutention de fruits exotiques. Mais l'activité principale du groupe reste le transbordement et l'entreposage de marchandises en vrac, comme le charbon ou les minerais. Rien qu'à Gand, Sea-Invest confie au rail 900.000 tonnes de marchandises par an.

Sea-Invest est issu de la Compagnie Belge de Manutention (CBM), fondée en 1925, et comprend entre autres Ghent Coal Terminal (GCT), Antwerp Bulk Terminal et Zeebrugge Behandelingsmaatschappij. Le groupe, qui s'est constitué autour de Philippe Van de Vyvere (1.100 collaborateurs au total), assure la manutention d'environ 45 millions de tonnes de marchandises par an, dont 30 millions de tonnes à l'importation. "Le charbon et les minerais ne sont évidemment pas des marchés en expansion", explique Fredien Claes, Commercial Manager. "Les activités du groupe se sont donc diversifiées ces dernières années, avec le transbordement de fruits frais exotiques (Belgian New Fruit Wharf sa), le stockage de produits congelés (Flanders Cold Center), la location d'un entrepôt de 77.000 m² (Sogatra) et même



la fabrication de chocolat (Bouchard-L'Escaut). Dans le domaine des fruits, Sea-Invest opère également dans le port français de Saint-Nazaire (Terminal fruitier de l'Atlantique). Et nous projetons d'installer un tout nouveau terminal à Gand, le Flanders Fruit Terminal."

INVESTISSEMENTS IMPORTANTS

Aujourd'hui, les entreprises de Sea-Invest installées à Gand traitent 8 millions de tonnes de marchandises par an, principalement des combustibles solides. "La Compagnie Belge de Manutention, qui dispose de silos d'une capacité de 90.000 m³ et d'entrepôts de 47.000 m², prend également en charge d'autres marchandises en vrac. De son côté, Ghent Coal Terminal réussit à offrir une valeur ajoutée grâce à la transformation des combustibles solides. Ils sont tamisés, lavés, fractionnés et mélangés. Un atout important de Sea-Invest: nous nous limitons à la manutention.

Nous ne sommes donc jamais en conflit d'intérêt avec les négociants du secteur", affirme Fredien Claes. "A cause des grands volumes qui sont traités par Sea-Invest, nous avons toujours cru fortement au trans-

port ferroviaire. Nous avons d'ailleurs consenti des investissements importants dans l'infrastructure ferroviaire sur les sites de nos sociétés. Ainsi, Sea-Invest possède des tours de chargement spéciales, des installations de pesage et même, ses 2 propres locomotives."

DES ATOUTS SÉDUISANTS

Via les terminaux de Sea-Invest, B-Cargo transporte, pour le compte des diverses sociétés, 900.000 tonnes de marchandises en vrac par an. En 1995, il y a eu par exemple 626.000 tonnes de coke destinées à plusieurs usines belges, comme Clabecq et Boël; 140.000 tonnes de charbon vers la France et 50.000 tonnes de charbon pour l'Arbed au Luxembourg. "A destination de l'Allemagne, qui est pour nous un marché en pleine croissance, nous avons transporté notamment 25.000 tonnes de kaolin. Cette argile à porcelaine est utilisée comme matière première par les papeteries et par l'industrie de la céramique", continue Fredien

Claes. "Les avantages du chemin de fer? Outre un prix unitaire à la tonne intéressant, il faut ajouter les livraisons ponctuelles garanties et les wagons spéciaux dont dispose la SNCB, comme les wagons FALS à battants pour un déchargement rapide, ou bien les wagons TADS à volets réglables. Des atouts qui poussent l'industrie à préférer le train, même pour des destinations rapprochées, comme la Wallonie."

SEA-INVEST EN BREF

- *Nom:* Sea-Invest sa.
- *Nature de l'entreprise:* groupe d'entreprises de manutention, spécialisées dans les marchandises en vrac et les fruits exotiques. Sociétés présentes à Gand: CBM, GCT, Sogatra, Ensagent, Ghent Coal Preparation Plant.
- *Adresse:* Skaldenstraat, 1 à 9042 Gand.
- *Présent à Gand depuis 1925* (Compagnie Belge de Manutention).
- *Personnel:* 1.100 collaborateurs dont 200 à Gand.
- *Activités:* 45 millions de tonnes de marchandises en vrac, dont 8 millions de tonnes à Gand.
- *Service de B-Cargo (Port de Gand):* - Expédition de 900.000 tonnes de marchandises, dont 626.000 tonnes de coke vers les aciéries belges, 140.000 tonnes de charbon pour la France, 50.000 tonnes de charbon pour l'Arbed au Luxembourg et 25.000 tonnes de kaolin vers l'Allemagne.



“Un approvisionnement continu dans des conditions optimales”

Au bout du Sifferdok, se dressent les gigantesques silos à grains d'Euro-Silo. A quelques kilomètres de là, plus au nord, sur le Rodenhuizedok, le Ghent Grain Terminal exhibe autant de silos, auxquels s'ajoute un énorme silo horizontal (entrepôt à grain) pour la conservation des produits dérivés. Ces deux entreprises de stockage peuvent entreposer ensemble 650.000 tonnes de céréales, de graines oléagineuses et de dérivés. En 1995, elles ont traité 5 millions de tonnes, dont 10% ont été expédiés en train.

Euro-Silo a été fondé en 1968 par la famille Flamande Occidentale Vanden Avenne (Izegem), et l'importateur de céréales anversoises Delvaux. Un peu plus tard, l'importateur américain de céréales Cargill (la plus grande entreprise familiale du monde) a pris une importante participation dans la société, qui a favorisé son extension régulière. Impressionnés par la rapide croissance d'Euro-Silo, d'autres importateurs de céréales - notamment Continental Grain - ont édifié un deuxième terminal un peu plus au nord, sur le Rodenhuizedok: Ghent Grain Terminal (GGT). Après quelques rachats à la fin des années 1980, Euro-Silo faisait l'acquisition, en 1992, de 100% des actions de GGT.

UNE CAPACITÉ DE STOCKAGE DE 650.000 TONNES

En 1968, le canal Gand-Terneuzen voyait la fin des tra-

vaux d'agrandissement. Quelques jours après la réouverture du canal, la première cargaison de céréales était déchargée chez Euro-Silo. “A l'époque, les installations étaient encore constituées de deux suceurs d'une capacité de 500 tonnes par heure chacun. Et la contenance totale du silo n'était que de 18.000 tonnes. En moins de vingt ans, la capacité de stockage a été étendue à 245.000 tonnes. Par ailleurs, la capacité de déchargement est passée à 20.000 tonnes par jour, grâce entre autres à deux appareils Siwertells équipés de vis d'Archimède”, détaille Hendrik Houtteman, Manager Operations Department. Les silos à grains - destinés à des produits céréaliers très fluides, comme les graines et les semences - ont une hauteur de 45 mètres, un diamètre de 12 mètres et une contenance de 5.000 m³. Ils sont remplis par des bandes transporteuses ascendantes inclinées. Hendrik Houtteman: “Tous les jours, la température est mesurée dans chaque cellule, à dix hauteurs différentes. Euro-Silo utilise deux refroidisseurs à céréales qui maintiennent le grain à une température de 10 à 15°C pour une meilleure conservation. De son côté, GGT, qui possède aussi des silos verticaux semblables, dispose encore d'un énorme silo horizontal d'une capacité de 235.000 tonnes. Cet espace est destiné aux céréales qui doivent être conservées plus longtemps et aux produits peu fluides comme les résidus de soja et d'autres dérivés.”

480.000 TONNES POUR LE RAIL

La capacité de stockage vertical d'Euro-Silo et de GGT s'élève au total à 250.000 tonnes et la capacité de stockage horizontal à 400.000 tonnes pour les produits céréaliers. “La plupart des produits sont apportés par bateau: 400.000 tonnes de tapioca en provenance de Thaïlande, 600.000 tonnes de graines de soja pressées d'Argentine et du Brésil, 200.000 tonnes de graines de lin du Canada, du froment de qualité supérieure d'Amérique du Nord, etc. Il y a quelques années, on transportait par chemin de fer beaucoup de maïs français, qui partait ensuite par allège vers les Pays-Bas”, souligne Hendrik Houtteman. “Maintenant, le rail est surtout utilisé pour les expéditions. Ainsi, B-Cargo assure l'approvisionnement pour Manuport, en graines oléagineuses comme les graines de tournesol pour Vamo à Izegem et occasionnellement en maïs d'outremer pour Roquette et Céréstar dans le Nord de la France. La plupart du temps, ce sont des wagons CITA qui sont utilisés, parfois des wagons-réseau comme c'est le cas pour l'Autriche. Grâce aux installations modernes de chargement et de déchargement, sept trains par shift (9.000 tonnes) peuvent être vidés et cinq trains (6.500 tonnes) peuvent être remplis. Pour les entreprises raccordées au rail, l'approvisionnement en continu par chemin de fer s'effectue dans des conditions optimales.”



EURO-SILO/GHENT GRAIN TERMINAL EN BREF

- *Nom: Euro-Silo sa et Ghent Grain Terminal sa.*
- *Nature de l'entreprise: sociétés de stockage spécialisées dans les céréales, les graines oléagineuses et les produits dérivés.*
- *Adresse: Euro-Silo, J. Kennedylaan, 19 (Alphonse Sifferdok) à 9000 Gand / GGT, Pleitstraat, 3 (Rodenhuizedok) à 9042 Gand.*
- *Présent à Gand depuis 1968 (Euro-Silo) et 1979 (GGT).*
- *Personnel: une centaine de collaborateurs fixes et de 30 à 35 dockers à la journée.*
- *Activités: Euro-Silo: manutention de 2,2 millions de tonnes de céréales. GGT: manutention de 2,8 millions de tonnes de céréales, dont 1 million de tonnes de graines de soja pour l'usine voisine de Vamo Mills.*
- *Les services de B-Cargo (chiffres de 1995):*
 - Ghent Grain Terminal: 168.000 tonnes.
 - Euro-Silo: 212.000 tonnes.



"Des livraisons JIT régulières sont de la plus haute importance"

Les 5.000 collaborateurs de Volvo qui travaillent à Gand assurent la production annuelle de 150.000 voitures particulières et de 21.000 camions. Ils prennent aussi en charge la distribution à travers le monde de pièces de rechange pour les camions. B-Cargo approvisionne les usines Volvo en tôles d'acier et en cabines de camions en provenance du grand Nord. Avec un jour et demi seulement de pièces en stock pour l'assemblage, un approvisionnement JIT fiable est d'une importance cruciale.

Volvo opère dans le port de Gand depuis 1965 et compte maintenant trois installations industrielles: une usine de voitures pour la 850, une usine de camions pour les modèles FH et FL et un centre de pièces de rechange pour camions. Les 50 employés et 30 ouvriers de Volvo Europa Transport assurent l'organisation et le traitement administratif des transports. Cette mission d'une importance vitale - qui pèse environ 3 milliards BEF de chiffre d'affaires - comprend la circulation des pièces entre les entreprises de sous-traitance et les différentes usines Volvo, de même que l'expédition des véhicules montés et des pièces de rechange.

50.000 CONTENEURS PAR AN

Pour l'assemblage, une grande partie de l'approvisionnement en éléments et en pièces est assurée par l'Eurobridge de Tor Line, une



connexion maritime qui relie 6 fois par semaine Gand et Göteborg. Mais une mission importante est également confiée au rail. "Nous avons considéré qu'il était plus intéressant d'un point de vue économique et mieux adapté au process de l'entreprise de choisir le train plutôt que le bateau pour transporter les tôles d'acier embouties. Et ceci, parce que le volume était suffisamment important pour mettre en service des trains blocs", explique Urbain Boone, Manager Forwarding Goods & Harbour activities. Depuis huit ans, les tôles destinées à l'usine d'assemblage des voitures sont donc fournies par un train Intercontainer en provenance d'Olofström dans le Sud de la Suède. En moyenne, il s'agit d'un train et demi par jour (28 wagons à six essieux qui emportent 112 rackcontainers spéciaux). Ces trains circulent selon le régime du jour A - jour C. Urbain Boone: "Sur une base annuelle, le trafic s'élève à 25.000 conteneurs dans un seul sens (50.000 pour l'aller et le retour). Ce qui représente une grande partie des coûts d'approvisionnement de l'usine de voitures."

LIAISONS À HORAIRES CADENCES

En fait, Volvo Transport avait une autre raison de faire appel à la SNCB. "Volvo a poussé très loin l'application des principes du just-in-time. Pour assembler une Volvo, il faut d'abord qu'elle ait été commandée. Et entre l'ordre et la livraison, il s'écoule un "lead time" de 2 à 4 semaines maximum. Avec seulement un jour et demi de stock - le stock est du capital mort - chaque rupture dans l'approvisionnement est donc fatale", explique Urbain Boone. "L'année dernière, à cause d'une tempête de neige en Allemagne, l'usine a failli s'arrêter. Les collaborateurs locaux de B-Cargo dans le Port de Gand nous ont alors offert un coup de main exceptionnel. Et nous avons pu être approvisionnés une heure avant le "point zéro". Un bel exemple de flexibilité que nous avons beaucoup apprécié. Encore plus que le prix, la fiabilité et la ponctualité des liaisons ferroviaires jouent un rôle décisif." En plus des 9 wagons avec leurs tôles embouties, le Norlink amène chaque jour 9 autres wagons qui transportent des cabines de camions en provenance d'Umca (Nord de la Suède). Ces cabines sont logées dans de nouveaux wagons fermés à étage, avec plates-formes de chargement hydrauliques. Cette liaison est d'ailleurs - en distance - la plus longue de B-Cargo. L'avenir paraît très prometteur, y compris pour les expéditions. Urbain Boone: "Récemment, la plupart

des wagons fermés à étage rentraient encore vide en Suède. Depuis le mois de juin 1996, des Volvo 850 destinées au Danemark prennent place dans ces trains. Une étude complémentaire pour le transport d'éléments est actuellement en cours."

VOLVO EUROPA TRANSPORT EN BREF

- Nom: Volvo Europa Transport.
- Nature de l'entreprise: département de transport pour l'approvisionnement et les expéditions des usines Volvo.
- Adresse: Skaldenstraat 62 à 9000 Gand.
- Présent à Gand depuis 1965.
- Personnel: une cinquantaine d'employés et une trentaine d'ouvriers.
- Activités: approvisionnement en pièces pour l'assemblage et expédition annuelle de 150.000 voitures particulières (modèle 850) et de 21.000 camions. Organisation de la distribution mondiale de pièces détachées pour camions.
- Les services de B-Cargo:
 - Approvisionnement quotidien de 28 wagons transportant des tôles d'acier embouties en provenance d'Olofström (Sud de la Suède) et de 9 wagons transportant des cabines de camions venant d'Umca (Nord de la Suède) par le Norlink.
 - Depuis juin 1996, expédition de voitures particulières vers le Danemark. En prévision: l'expédition de pièces pour cabines de camions vers le Nord de la Suède.



“Obtenir rapidement les matériels adaptés est important”

Stukwerkers existe depuis 1338 (!) en tant que corporation des 'Travailleurs de la Généralité des Marchands'. C'est à eux qu'était réservé le droit exclusif de travailler sur tous les quais du port de Gand. Cette société de transbordement gantoise - très ancienne et pourtant particulièrement moderne - est spécialisée dans la manutention des marchandises qui ne sont pas en vrac. C'est-à-dire, essentiellement des tôles d'acier et des produits forestiers. Stukwerkers apprécie surtout la rapidité avec laquelle B-Cargo met à sa disposition des matériels roulants spécialisés.

Stukwerkers Havenbedrijf est très fière de son passé. Dans le hall d'entrée, trône une statue d'un docker au travail. Et la grande salle de réunion exhibe le drapeau de la "Corporation des Stukwerkers" (débardeurs à la pièce) du XVIIème siècle. Mais l'entreprise ne perd pas de vue pour autant l'avenir. Un avenir qu'elle aborde avec beaucoup de confiance, grâce à l'extension continue de ses activités et à son système de qualité ISO 9002. Rik Van de Meuter, Quality Manager: "En 1996, Stukwerkers utilise tous les jours environ 150 dockers. Chaque année, nous manutentionnons 2,5 millions de tonnes de marchandises, allant du papier et de la pâte à papier jusqu'au bois scié, en passant par les jus de fruits congelés, les con-



teneurs d'engrais, les produits de l'acier et les voitures Honda."

UN MATÉRIEL IMPRESSIONNANT

Avec l'inauguration du Houtdok en 1881, le port de Gand s'est développé très rapidement et les "Stukwerkers" ont abandonné définitivement le centre de la ville (la Koornlei). "En 1922, l'entreprise, qui s'appelait alors la "Société coopérative De Stukwerkers", a acheté un terrain industriel sur la Port Arthurlaan, d'une superficie totale de 11.728 m2, pour y construire des entrepôts à coton. Depuis lors, nous avons obtenu la concession de trois kilomètres de quais et nous disposons de 130.000 m2 de magasins fermés et d'une surface de stockage sur les quais de 150.000 m2", explique Rik Van de Meuter. Le matériel utilisé est aussi impressionnant, avec entre autres 10 roltrailers d'une capacité chacun de 100 tonnes, environ 100 chariots-élévateurs et autres engins avec des capacités de levage de 2 à 45 ton-

nes, et plusieurs grues à ponts roulants allant jusqu'à 35 tonnes. "A côté de la spécialisation traditionnelle dans les marchandises à la pièce, Stukwerkers manutentionne de plus en plus de produits en vrac, comme les grains, les

semences, les dérivés (par exemple, le son de soja pour l'alimentation du bétail) et les engrais. A cet effet, nous avons des installations d'ensachage, qui peuvent traiter jusqu'à 1.200 tonnes à l'heure."

WAGONS SPÉCIALISÉS

Tous les terminaux de Stukwerkers sont reliés aux voies d'eau, accessibles par la route et raccordés au chemin de fer. Chaque année, le train transporte environ 240.000 tonnes de marchandises en provenance et à destination de Stukwerkers. Du côté des approvisionnements, il s'agit surtout de tôles d'acier et de bobines d'acier, qui arrivent, dans des wagons coils, du Benelux et de France pour l'exportation outre-mer. Il faut y ajouter de la pâte à papier venant des Ardennes en wagons bâchés. Les expéditions concernent principalement des produits forestiers, comme du bois scié ou du papier et de la pâte à papier, qui arrivent par bateau de Scandinavie, de Russie et du

Canada à destination du Benelux, de la France et de l'Italie. En outre, chaque mois, huit wagons qui emportent chacun 12 Honda s'en vont vers la Suisse et parfois l'Autriche. Rik Van de Meuter: "L'importation récente de jus de fruits concentrés surgelés américains à destination de Looza-Tropicana offre de nouvelles perspectives de développement au trafic ferroviaire. La rapidité de la formation de trains supplémentaires, la bonne communication des informations et la grande diversité des wagons spécialisés sont les atouts les plus frappants de B-Cargo."

STUKWERKERS EN BREF

- Nom: Stukwerkers Havenbedrijf sa
- Nature de l'entreprise: entreprise de transbordement spécialisée dans les marchandises qui ne sont pas en vrac.
- Adresse: Port Arthurlaan, 40 à 9000 Gand.
- Présent à Gand depuis 1338.
- Personnel: une cinquantaine de collaborateurs fixes et 150 dockers à la journée.
- Manutention: 2,5 millions de tonnes par an.
- Services de B-Cargo:
 - Transport de produits de l'acier en provenance du Benelux et de la France, et de pâte à papier venant des Ardennes.
 - Expédition: papier et pâte à papier vers le Benelux, la France, l'Italie et voitures Honda pour l'Autriche et la Suisse.



"Des opportunités intéressantes en Europe de l'Est"

L'usine d'ARCO Chemical Products à Rieme, située sur la rive occidentale du canal maritime Gand-Terneuzen, produit 70.000 tonnes de polyoléfines par an. Ce composant principal du polyuréthane se retrouve notamment dans les sièges de voiture, les semelles de chaussures de sport et les matériaux d'isolation et d'emballage. Depuis 1991, la matière première principale (l'oxyde de propylène) arrive de Marseille exclusivement par chemin de fer.

ARCO Chemical Company (ARCO CC) - qui a son siège central à Newton Square, Pennsylvanie - fabrique, dans dix usines réparties sur le globe, divers produits chimiques comme le styrène, les éthers de glycol, les glycols et surtout, l'oxyde de propylène (PO). Avec 39 % de la production mondiale, ACC est d'ailleurs le premier producteur de PO au monde. En plus, ACC assure 16 % de la production mondiale de polyéther-polyoléfine. Ces polyoléfines sont le composant principal du polyuréthane, dont les applications paraissent infinies: matelas et sièges souples en caoutchouc mousse, sièges de voiture en caoutchouc mousse moulé, matériau d'isolation renforcé par des fibres...

UNE FLEXIBILITÉ IMPRESSIONNANTE

C'est en 1984 qu'ACC a installé à Rieme son usine de polyoléfines.

Elle produit annuellement 70.000 tonnes, avec près de 150 personnes. Matière première principale: l'oxyde de propylène, qui vient des usines ARCO des Pays-Bas et de France. "A l'origine, l'oxyde de propylène (PO) était amené de Rotterdam par bateau. Mais depuis 1991, tout l'approvisionnement s'effectue en train. ARCO possède, depuis 1988, une usine de PO à Fos-sur-Mer. De Fos, aucun transport maritime n'était envisageable. Nous avons donc investi dans une installation complète pour pouvoir réceptionner les trains", se souvient Philippe van Troost, Materials Manager. "L'approvisionnement régulier des matières premières par le rail se déroule à la perfection. Tous les jours, en moyenne, il y a un mouvement de huit wagons-citernes en leasing. Ces wagons viennent de Marseille avec le train Interdelta, passent par Lyon et arrivent à Gand selon le régime jour A - jour C. La desserte finale est assurée par la gare de Zelzate. Si un retard se produit, la SNCB ne fait aucune difficulté à assurer la livraison, même le samedi. Or, il n'y a pas de trafic de voyageurs sur notre itinéraire. Ce qui fait qu'une équipe doit être mobilisée spécialement. Cela dit, même dans des circonstances moins exceptionnelles, la flexibilité reste impressionnante. Un coup de fil suffit."

OUZBÉKISTAN

Le processus de production de Rieme porte essentiellement sur la polymérisation. Il s'agit

d'assembler des molécules "simples" pour en faire des chaînes de molécules complexes. Le résultat est un produit semi-fini sous la forme d'un liquide transparent, visqueux, destiné aux producteurs de polyuréthane en Europe, en Afrique et au Moyen-Orient. "Environ 30 % de la production de polyoléfine part en fûts, le reste en vrac. Les destinations les plus lointaines sont approvisionnées par bateau. Mais en Europe, nous avons choisi la route et le transport combiné. A cause du prix unitaire à la tonne avantageux et de la saturation des routes, le transport ferroviaire est, pour nous, une option très intéressante. Par ailleurs, les polyoléfines sont très sensibles à l'humidité atmosphérique et à l'eau. Il faut donc limiter le nombre de transbordements", continue Philippe van Troost. "La décision d'envoyer les marchandises en train dépend, pour une grande part, de l'infrastructure dont disposent nos clients pour réceptionner les wagons. Ce sont surtout nos clients d'Europe de l'Est qui insistent pour être desservis par le rail. Depuis cette année, nous fournissons même l'Ouzbékistan par chemin de fer, via l'expéditeur Railtrans." Le train ne quitte jamais l'esprit de Philippe van Troost, y compris pendant ses loisirs. Dans sa maison, le grenier est entièrement réservé à un réseau impressionnant de trains miniatures.

ARCO EN BREF

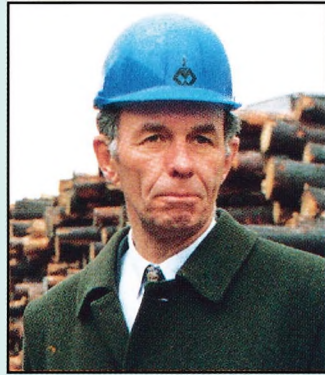
- **Nom:** ARCO Chemical Products Europe - usine de Rieme.
- **Nature de l'entreprise:** usine chimique.
- **Adresse:** Kuhlmannkaai, 1 à 9042 Gand (Rieme).
- **Présent à Gand depuis** 1984.
- **Personnel:** 150 collaborateurs.
- **Production:** 70.000 tonnes de polyoléfines (composant du polyuréthane) par an.
- **Services de B-Cargo:**
 - **Transport ferroviaire total:** 62.000 tonnes par an, essentiellement de l'oxyde de propylène dans les trains Interdelta, en provenance de l'usine ARCO de Fos-sur-Mer, près de Marseille et Rotterdam Botlek.
 - **Expédition:** l'Europe de l'Est surtout offre de nouvelles opportunités au transport par chemin de fer.



"La qualité et une bonne coordination sont essentielles"

Manuport sa - située Port Arthurlaan à Gand - dispose d'un quai de 750 mètres au Groot Dok. Avec ses sociétés soeurs anversoises, Manufert et Manuport Handling, elle traite chaque année environ 4 millions de tonnes de marchandises. A elle seule, Manuport Gand prend en charge 1,5 million de tonnes, surtout des engrais et leurs matières premières, des produits agricoles, des produits minéraux et d'autres produits industriels. Un trafic de bois destiné à l'exportation est également en plein développement. De nouveaux marchés qui augmentent donc la part du transport ferroviaire.

Manuport est active à Gand depuis 1928, compte une cinquantaine de collaborateurs et traite chaque année 1,5 million de tonnes de marchandises. Les navires panamax (tirant d'eau de 12,5 m) peuvent accoster au quai du Groot Dok, long de 750 mètres. Les grues de l'entreprise et celles du port sont capables de manipuler jusqu'à 20.000 tonnes de marchandises quotidiennement. La vitesse de déchargement d'un bateau peut atteindre 6.000 tonnes par jour. Pour le chargement de sacs de grains, deux chargeurs portuaires (toboggans) permettent de tenir le rythme quotidien de 4.000 tonnes. Par ailleurs, les entrepôts couverts et fermés de 55.000 m² offrent un volume de stockage de



200.000 tonnes. Manuport dispose également d'une installation d'ensachage capable de remplir les sacs de 50 à 1.500 kilos (big bags) et de les charger, sans stockage intermédiaire, sur tous les modes de transport.

CERTIFICAT ISO 9002

Bien que Manuport traite aussi des matières premières industrielles comme le kaolin, la soude et le borax, l'entreprise est traditionnellement spécialisée dans la manutention d'engrais et de produits agricoles (grains et aliments pour bétail notamment). "A cause de la crise de l'agriculture et de la problématique liée à l'environnement, nous traitons chaque année un peu moins d'engrais. C'est ce qui a conduit Manuport à rechercher d'autres produits", raconte André Tack, directeur commercial. "Ces dernières années, le transbordement des grumes a augmenté de manière spectaculaire, en particulier les pins provenant des pays baltes et les essences tropicales. A cet effet, Manuport dispose d'il-

leurs des plus grandes grues pour troncs entiers de Belgique. Depuis peu, nous prenons aussi en charge du maïs pour Amylum, le producteur d'amidon à Alost, et du malt pour la brasserie Braügers à Alken. Grâce au certificat de qualité ISO 9002 que nous avons obtenu il y a deux ans, nous sommes tout à fait en mesure de conquérir de nouveaux marchés."

UNE BONNE COORDINATION EST CRUCIALE

"Jusqu'à présent, le bois était surtout destiné aux négociants locaux, ce qui explique le faible tonnage confié au rail. A l'avenir, nous prévoyons une augmentation durable du transport de bois par chemin de fer, vers la France et l'Allemagne et en provenance de ces deux pays. A cet effet, ce sont des wagons ouverts à ridelles fixes qui sont utilisés. Dans ce domaine, l'année dernière, la part du rail a augmenté de manière considérable, passant de 17.000 tonnes en 1995 à 34.000 tonnes en 1996. Quant aux engrais, ils sont surtout importés par la voie maritime d'Europe orientale et transportés en partie en train vers la France", explique André Tack. Le choix du transport ferroviaire est surtout décidé en fonction du client, qui doit bien sûr disposer des équipements nécessaires pour pouvoir réceptionner les trains. André Tack: "Le transport ferroviaire comprime indubitablement les coûts de transport et garantit une meilleure qualité pour les produits. Grâce à la grande capa-

cité du chemin de fer (jusqu'à 1.200 tonnes par train), il faut, en effet, effectuer moins d'opérations de transbordement. Le train convient aussi très bien au just-in-time appliqué par de plus en plus de clients. Ici, une excellente coordination est cruciale. Dans cette optique, je ne peux qu'exprimer ma satisfaction sur l'efficacité de la collaboration entre Manuport, la SNCB et B-Cargo."

MANUPORT EN BREF

- **Nom:** Manuport sa.
- **Nature de l'entreprise:** société de transbordement spécialisée dans les engrais, les produits agricoles, les grumes, les produits minéraux et autres produits industriels.
- **Adresse:** Port Arthurlaan, 172 à 9000 Gand.
- **Quais:** Groot Dok 0270-0290
- **Présent à Gand depuis** 1928.
- **Personnel:** une cinquantaine de collaborateurs, sous contrat fixe de travail portuaire.
- **Activités:** transbordement de 1,5 million de tonnes de marchandises, comme les minéraux, les engrais, les aliments pour bétail et les grumes. Le groupe entier, y compris Manuport Handling et Manufert à Anvers, traite 4 millions de tonnes par an.
- **Services de B-Cargo:**
 - Pour 1996, expédition de 100.000 tonnes de marchandises, surtout des engrais importés par bateau de la France. Dans l'avenir, de plus en plus de grumes seront transportés en train de et vers la Belgique, la France et l'Allemagne.



La sécurité avant tout

Le groupe chimique américain Kronos - qui a son siège principal à Houston, Texas, et possède des filiales au Canada, en Allemagne, en Norvège et en Belgique notamment - est le quatrième producteur au monde de dioxyde de titane. Ce pigment est considéré comme l'agent blanchissant par excellence. Les installations de Kronos dans le port de Gand reçoivent 15.000 tonnes de chlore par an par chemin de fer. Un volume qui permet de produire annuellement 53.000 tonnes de dioxyde de titane. En plus de la précision des livraisons, c'est la sécurité qui prime dans le service de B-Cargo.

Le dioxyde de titane (TiO₂) est peu connu. Pourtant, dans la vie de tous les jours, chacun entre en contact avec ce produit chimique. Cet agent blanchissant par excellence est utilisé dans les peintures, les plastiques, le papier, les fibres synthétiques et même les produits cosmétiques. "Grâce à ses propriétés uniques, le TiO₂ rend les couleurs plus vives et plus durables. Il augmente aussi le pouvoir couvrant des peintures, explique Robert Van Cauwenberghe, Directeur de l'usine. Les meilleures peintures peuvent contenir jusqu'à 20 % de TiO₂. Le dioxyde de titane doit son grand pouvoir couvrant à son indice de réfraction très élevé, supérieur même à celui du diamant."



PROCÉDÉ À BASE DE CHLORE RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Quand Kronos s'est installée dans le port de Gand en 1957, l'entreprise y produisait 10 tonnes de TiO₂ par jour. Depuis, la filiale du Langerbruggekaai compte 300 collaborateurs et la fabrication quotidienne atteint 150 tonnes (53.000 tonnes par an). Environ 20 % de ce volume est destiné au marché du Benelux, le reste étant exporté à travers le monde. Les scories, issues de la production de fer, constituent la matière première la plus importante. Apportées par bateau, elles proviennent de Richards Bay en Afrique du Sud. "Ces scories sont constituées à 85% de TiO₂ (encore noir) et contiennent environ 10% de fer. Auparavant, la purification s'effectuait en dissolvant le minerai dans l'acide sulfurique. Ce procédé provoquait des émissions de dioxyde de soufre et des résidus acides", continue Robert Van Cauwenberghe. "Pour préserver

l'environnement, nous sommes passés en 1989 à un procédé à base de chlore. Le minerai, le chlore et les cokes de pétrole sont rassemblés dans un réacteur à lit fluidisé et portés à une température de 1.000°C. On obtient alors du tétrachlorure de titane (TiCl₄) qui entre en ébullition à 136°C. Il est donc facile de le purifier par distillation. Enfin, la blancheur du TiO₂ est le résultat d'une oxydation par de l'oxygène. Le gaz chloré qui est libéré est recyclé et réutilisé dans le processus de production."

SÉCURITÉ ET FLEXIBILITÉ

Malgré le recyclage, l'usine doit encore se procurer environ 15.000 tonnes de chlore par an de la Belgique et des pays environnants. A cet effet, Kronos fait appel aux services de B-Cargo, notamment pour des raisons de sécurité. Robert Van Cauwenberghe: "Le transport du chlore est le chaînon dangereux dans le processus de production du TiO₂.

La route est exclue. De toutes façons, à cause des grandes quantités nécessaires, elle serait inintéressante d'un point de vue économique. Nous voulons également limiter les volumes stockés de chlore au minimum. Mais comme le processus de production ne peut pas s'interrompre, un approvisionnement just-in-time, régulier et flexible, est capital." B-Cargo garantit l'approvisionnement en chlore deux fois par semaine dans des wagons-citernes spéciaux, via la gare de Langerbrugge. Au total, il s'agit d'environ 300 wagons d'une capacité de 60 tonnes par an. "Autre point fort du rail: les wagons-citernes ne doivent pas être déchargés immédiatement. Si nécessaire, ils peuvent même servir de stock tampon provisoire sur les voies de nos installations", souligne Robert Van Cauwenberghe.

KRONOS EN BREF

- Nom: Kronos Europe sa.
- Nature de l'entreprise: usine chimique.
- Adresse: Langerbruggekaai, 10 à 9000 Gand.
- Présent à Gand depuis 1957.
- Personnel: 300 collaborateurs.
- Production: 53.000 tonnes de dioxyde de titane par an.
- Services de B-Cargo:
 - Transport de 15.000 tonnes de chlore par an dans des wagons-citernes spéciaux.
 - Expédition de 3.000 tonnes de d'oxychlorure de titane liquide par an vers l'Allemagne, en wagons-citernes.



La fin du voyage

Sur le terrain de Van Heyghen Recycling, au nord du Noorddok, d'énormes montagnes de ferrailles attendent d'être transformées. Cette ancienne entreprise familiale, qui appartient désormais au groupe Arbed, traite 350.000 tonnes de ferraille par an. Les wagons ne font pas qu'amener les déchets de fer. C'est ici que certains d'entre eux viennent terminer leur carrière.

Entre les deux guerres mondiales, la famille Van Heyghen a commencé le commerce de ferraille dans le port de Gand, à l'embouchure du Noorddok. Dès l'arrivée de Sidmar, dans les années 1960, Van Heyghen Recycling (VHR) a approvisionné régulièrement l'aciérie toute proche. Sidmar a d'ailleurs fini par racheter l'entreprise au milieu des années 1980. Avec 14 autres sociétés de ferraille dans le Benelux, en France et en Grande-Bretagne, VHR a intégré, comme entreprise de pointe, le groupe Almetal Beheer sa. Depuis un an et demi, ce dernier appartient directement (tout comme Sidmar) au groupe de l'acier luxembourgeois Arbed, qui chapeaute l'ensemble.

UN MARCHÉ EN PLEINE CROISSANCE

Le secteur de l'acier a adopté une stratégie globale qui vise à employer de plus en plus de ferrailles comme matière première. Ce qui provoque une nette augmentation de la demande et donc, une forte croissance de ce négoce. Bernard Beyne, Directeur de VHR et Vice-president Sales



d'Almetal Beheer: "Il y a six ans, VHR traitait environ 150.000 tonnes de ferraille et 350.000 tonnes en 1995. Au total, les 15 entreprises d'Almetal absorbent 1 million de tonnes."

Chez un ferrailleur traditionnel comme VHR, on ne se contente pas de collecter les déchets de fer. Ils sont aussi transformés pour les rendre utilisables par les clients finaux, les aciéries ou les fonderies notamment. "Après un contrôle de qualité et l'élimination des éléments non ferreux, nous "produisons" des variétés de ferraille homogènes. Ensuite, des presses et des cisailles ramènent le tout à un volume facile à transporter et maniable par l'utilisateur final", continue Bernard Beyne.

LA DERNIÈRE ÉTAPE

La plus grande partie des matériaux est apportée chez VHR par de petits ferrailleurs qui opèrent dans un rayon de 100 km autour de Gand. "Conséquence: le trans-

port par chemin de fer est limité. De toutes façons, les distances et les volumes sont trop petits. Cela dit, 11.200 tonnes sont tout de même amenées par le train. Tous les mois, en effet, la SNCB propose des wagons déclassés aux ferrailleurs", affirme Bernard Beyne. "Ces wagons sont entièrement démontés et réduits à l'état de ferraille, à l'exception des essieux qui sont réutilisés par la SNCB. VHR représente donc le terminus pour environ 1.000 wagons par an. Des bateaux aussi sont démantelés ici. A cet effet, nous disposons du plus grand "slipway" du Benelux, capable de tirer sur le sec des bateaux de 5.000 tonnes."

Les expéditions de ferraille pour les destinations lointaines, comme la Turquie ou l'Extrême-Orient, s'effectuent par bateau. Le transport ferroviaire de blocs compressés, de mitraille en vrac et d'autres catégories de ferrailles se fait essentiellement en wagons EAS de 58 tonnes. Destinations:

des aciéries belges (Cockerill-Sambre et la Fafer) et l'Arbed au Luxembourg. "A cause de la forte croissance de la demande, les expéditions de ferrailles sont difficilement gérables par la route. Ici, l'avantage du train qui permet de transporter 1.200 tonnes en un seul voyage joue à fond. Vu la croissance dans le secteur, je prévois d'ailleurs de nouvelles opportunités pour le transport de ferraille par chemin de fer", conclut Bernard Beyne.

VAN HEYGHEN RECYCLING SA EN BREF

- *Nom:* Van Heyghen Recycling sa.
- *Nature de l'entreprise:* traitement, transbordement et commerce de ferrailles.
- *Adresse:* Scheepzatestraat, 9 à 9000 Gand (Grootdok/Noorddok).
- *Présent à Gand depuis les années 1930.*
- *Personnel:* 29 employés et 11 ouvriers.
- *Activités:* traitement de 350.000 tonnes de ferrailles par an. L'ensemble du groupe Almetal - avec une quinzaine d'entreprises de ferraille dans le Benelux, en France et en Grande-Bretagne - traite 1 million de tonnes par an.
- *Services de B-Cargo (chiffres de 1995):*
 - *Approvisionnements:* 11.200 tonnes de ferrailles, essentiellement des wagons déclassés de la SNCB.
 - *Expédition:* 17.600 tonnes de ferrailles, pour Cockerill-Sambre, la Fafer et l'Arbed.

