

Des noms, pas des numéros

Vous n'avez que quelques wagons à expédier mais vous voulez profiter des avantages d'un train "complet" ? C'est possible grâce aux EurailCargo, ce qui se fait de mieux en transport international diffus, avec la possibilité de réserver des places et d'obtenir un suivi permanent.

Gâce aux trains complets (des trains entiers, réservés de bout en bout à un seul client), les entreprises ferroviaires réussissent à rencontrer les exigences actuelles du marché.

Notamment celles du just-in-time qui nécessite des garanties absolues de ponctualité. Mais le trafic diffus ("unit load") doit aussi pouvoir en bénéficier. C'est la raison pour laquelle les trains EurailCargo ont été inventés.

Voici comment Walter De Rijck, chef de la division du trafic unit load de B-Cargo, définit ce service. "Les liaisons EurailCargo sont des trains de

qualité, le fer de lance du trafic unit load. Grâce à une collaboration internationale et un suivi précis du trafic, nous pouvons garantir que l'envoi atteindra sa destination exactement à l'heure convenue. Nous visons un délai jour A/jour C pour la liaison de client à client. Pour les destinations très lointaines, par exemple dans certaines parties de la Scandinavie, ce sera jour A/jour D".

"Dans le cadre du trafic marchandises, les trains EurailCargo ont toujours la priorité" ajoute Gerrit Allard, chef de produit EurailCargo. "Une priorité qui va du moment où l'expéditeur nous confie ses wagons à l'instant où ils sont remis au destinataire. Placez sur une même ligne toutes les spécificités (suivi absolu, délai garanti, remarquable vitesse), et vous arriverez vite à la conclusion qu'il s'agit de transport individualisé. Les transports par EurailCargo portent plus qu'un numéro d'expédition: ils ont le même nom que le client".

Walter De Rijck et Gerrit Allard insistent sur le succès spectaculaire de la formule, qui a pu se concrétiser grâce à l'étroite collaboration du département Transport de la SNCB. Réserver des places n'est plus un luxe superflu.

Car la réservation offre des garanties en cas de demande supérieure à l'offre. Certains clients communiquent d'ailleurs désormais la capacité quotidienne dont ils souhaitent disposer. Leurs expéditions ne bénéficient pas seulement d'une priorité, mais aussi d'un suivi très soigné.

Grâce au Norlink, la Scandinavie est à deux pas

Le "pont ferroviaire" entre la Belgique et la Scandinavie a été inauguré le 28 mai 1990, quand le premier train EurailCargo a quitté notre pays pour la Suède. Depuis mai 1993, le Norlink (c'est sans doute le nom sous lequel vous connaissez cette liaison) fonctionne aussi dans l'autre sens. Et à la fin du mois de mai 1995, un second train quotidien est même entré en service en direction de la Scandinavie. Deux types de marchandises se partagent le plus gros de la capacité du Norlink: l'acier (54 %) et des produits chimiques (30 %) qui partent vers la Scandinavie. Dans l'autre sens, le Norlink apporte principalement des cabines de camions, du papier et du bois. Le trajet prend à peine 24 heures, en ce compris les deux passages sur ferry. Le matin du jour C, le Norlink arrive déjà

Walter De Rijck: "Les EurailCargo sont des trains de haute qualité qui forment le fer de lance du trafic ferroviaire unit load. L'excellente collaboration internationale et un suivi très pointu des trafics permettent d'offrir des garanties de délai qui en font des trains très attractifs".



EurailCargo

dans le sud de la Suède, à Helsingborg. Et les wagons atteignent les environs d'Oslo le jour suivant. D'Helsingborg chez nous, le voyage dure environ 28 heures. Le Norlink offre donc une parfaite illustration de la rapidité des liaisons EurailCargo. Et le deuxième train, qui circule depuis le 28 mai 1995, réduit encore la durée du voyage pour plusieurs destinations dans le sud de la Suède

Scaldo: de l'Escaut au Danube par la terre ferme

Depuis le 28 mai 1990, le Scaldo constitue un véritable canal ferroviaire qui relie la zone Mer du Nord-Escaut-Meuse à la région du Danube. Cet EurailCargo quitte la Belgique par Montzen, continue via Aix-la-Chapelle-Ouest et franchit la frontière autrichienne à Passau. En fin d'après-midi le jour B, il est déjà à Wels en Autriche, où les correspondances s'enchaînent rapidement. Le trajet en sens inverse s'effectue presque aussi vite. Il débute tôt le matin, et le soir même, le train atteint sa destination finale, Anvers-Nord, d'où part la distribution dans toute la Belgique.

Dans le sens Belgique-Autriche, le Scaldo transporte surtout des matières premières pour la production de papier, des bananes et des produits chimiques. En sens inverse, il nous apporte acier, engrais et papier. A ce point que dans le secteur papetier, Scaldo identifie les transports entre nos deux régions.

Autre caractéristique remarquable: les clients sont de plus en plus nombreux à demander une qualité Scaldo pour leurs

envois vers des pays plus éloignés comme la Hongrie, la Slovaquie et la Roumanie. L'année dernière, 12 % du volume transporté par le Scaldo a poursuivi vers ces pays.

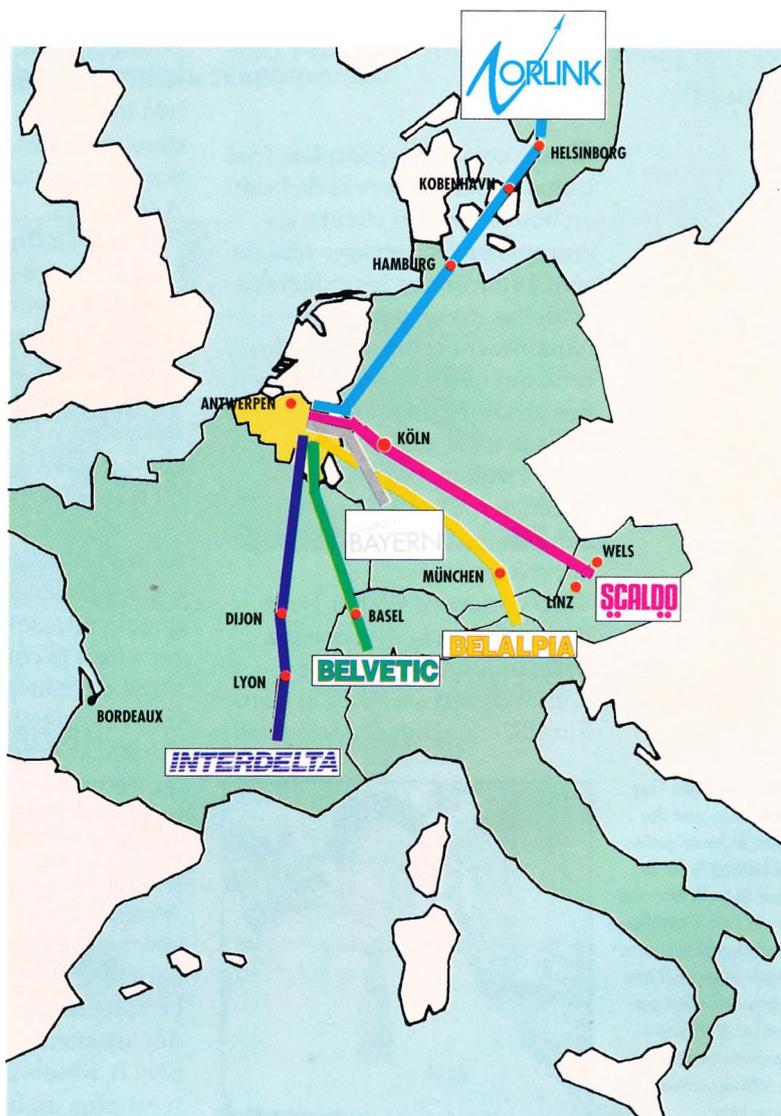
Belalpia: Munich et l'Ouest de l'Autriche

Après quatre mois d'essai, le Belalpia, qui rejoint la région de Munich et l'ouest de l'Autriche, est entré en fonction en septembre 1994. Et cette prime jeunesse pour un train n'empêche pas qu'on puisse parler, sans exagération,

de coup de maître. Le succès conduit à prévoir prochainement aussi un train direct dans l'autre sens.

En attendant, le Belalpia reste limité au sens Belgique-Autriche. Il transporte principalement des produits métalliques, des produits chimiques, et des matières premières pour la production de papier. Ces envois parviennent à Munich ou entrent en Autriche via les points frontières de Salzburg et Kufstein. Ils peuvent aussi gagner l'Italie par le Brenner. Les clients de ce service ont la garantie que leur expédition soit à Vérone à 5 heures le

EurailCargo



matin du jour C. Et vers 10 heures à Bologne.

Belvetic: la précision suisse

En septembre de l'année dernière, B-Cargo a aussi inauguré une liaison EurailCargo vers la Suisse. Le Belvetic rejoint Bâle où il bénéficie de bonnes correspondances vers toutes les gares suisses importantes. Le volume qu'il achemine se compose aux trois quarts de voitures et de produits métalliques.

Cargo Bayern: le Sud de l'Allemagne à portée de la main

Le Cargo Bayern est un cas particulier parmi les trains de qualité. Cette liaison n'est pas, à proprement parler, une nouvelle relation directe, mais un enchaînement de trains existants. La nouveauté réside dans le fait que la Deutsche Bahn a accepté d'ouvrir au trafic belge son propre réseau Intercargo. Et cela en dit long sur la réputation des trains EurailCargo. Pour les clients belges, l'accès au réseau Intercargo signifie un gain de

temps de plus de 24 heures. Le Cargo Bayern a vu le jour le 2 juin 1991. Quatre mois plus tard, il avait réussi tous les tests et engrangé déjà ses premiers gros succès. Aujourd'hui, la performance mise au point est offerte chaque jour ouvrable dans les deux sens.

Interdelta: les grands crus et l'industrie

L'Interdelta est le pionnier de la famille des trains de qualité. Il fonctionnait déjà il y a neuf ans, avant même la création du label de qualité EurailCargo. Aujourd'hui, Dijon et Lyon fonctionnent comme plaques tournantes sur le territoire français. Une zone où se côtoient champs de lavande, vignobles réputés et zones industrielles. Le port et la zone industrielle de Marseille sont rapidement desservis à partir de ces importants centres de distribution, de même que Grenoble, aux contreforts des Alpes.

Cinq fois par semaine, il y a un départ vers Lyon, de même que vers Dijon. Il s'agit d'un service jour A/jour C. Au départ de Dijon, cinq Interdelta reviennent en Belgique chaque semaine, et quatre en provenance de Lyon.

Vers le sud, l'Interdelta emporte du coke, de l'acide phosphorique, des aciers plats, des voitures, de la cellulose et du papier. En sens inverse "remontent" entre autres des machines et diverses sortes de produits chimiques.

Ce vétéran des EurailCargo est, si l'on nous passe l'expression, pétant de santé, de dynamisme et de souplesse. Et EurailCargo se maintient solidement au sommet du transport ferroviaire international.

