

BURGO ARDENNES

## Le choix stratégique du rail

*En 1996, Burgo Ardennes a confirmé son option stratégique de confier une part substantielle de ses marchandises au chemin de fer. En une année, 256.000 tonnes de produits divers sont entrés dans l'usine d'Harnoncourt et en sont sortis. Un tonnage impressionnant.*

L'usine d'Harnoncourt (Virton), qui fabrique du papier et de la pâte à papier, utilise de plus en plus le train pour assurer ses approvisionnements et pour expédier sa production. Cet engagement en faveur du rail ne date pas d'hier. A la fin des années 1980, l'usine, qui s'appelait encore la Cellulose des Ardennes, avait d'ailleurs investi une cinquantaine de millions pour moderniser son réseau ferroviaire interne. Mais le coup d'accélérateur décisif a été donné après la reprise par le groupe Burgo en 1994.

"C'est à ce moment-là que le tournant stratégique a été décidé", explique Maurice Monaville, responsable des expéditions et de la traction. "Pour la direction du groupe Burgo, confier de plus en plus de marchandises au rail, c'est marquer une volonté de diversifier

les moyens d'approvisionnement, c'est croire en l'avenir du rail à long terme. Et cet engagement est ferme. En 1996 encore, nous avons dû consentir d'importants investissements pour entretenir le réseau interne de l'usine et nos moyens de traction privés. Nous choisissons le rail en pensant à l'avenir."

### RÉGULARITÉ DES APPROVISIONNEMENTS

En fait, premier avantage à court terme, le rail permet de désengorger les portails et les allées de l'usine. "Les wagons nous font l'économie de 50 à 100 camions par jour, ce qui n'est pas négligeable lorsque l'on sait que nous recevons déjà plus de 200 camions tous les jours."

Autre atout du train : sa grande capacité. "Le rail est capable de nous apporter aux





## Le choix stratégique du rail

environs de 300 tonnes de fuel lourd par jour, avec toutes les facilités de déchargement qu'offre un arrivage groupé à heure fixe, continue Maurice Monaville. Avec le train, nous pouvons nous reposer sur la régularité de l'approvisionnement. Le fuel arrive d'Anvers en envois cadencés de 250 à 350 tonnes."

Enfin, en matière d'envois à longue distance, le rail supporte aisément la comparaison avec les autres modes de transport du point de vue des tarifs. Maurice Monaville insiste aussi sur la flexibilité qu'il éprouve dans ses contacts avec l'équipe de B-Cargo à Bertrix. "Quand nous voulons organiser un transport vers Varsovie ou Anvers, nous n'avons qu'un seul interlocuteur devant nous. Cela simplifie les procédures."

### 21 WAGONS PAR JOUR

La politique volontariste de Burgo Ardennes en faveur du rail se traduit par des statistiques spectaculaires. En 1996, 256.000 tonnes sont entrées dans l'usine de Burgo Ardennes ou en sont sorties (contre 211.000 tonnes l'année précéden-

te). Moyenne quotidienne : 1.050 tonnes. Pointe mensuelle maximale : 29.734 tonnes. En douze mois, 5.207 wagons ont franchi les grilles de l'usine, soit 21 wagons par jour. Et la longueur moyenne des rames s'est élevée à 322 mètres par jour, avec un maximum enregistré de 746 mètres...

A la sortie, le transport de fibres courtes a connu un bond spectaculaire, grâce à une augmentation des ventes en Italie. 63.000 tonnes de fibres courtes ont été expédiées en 1996, contre 46.000 tonnes en 1995.

A l'entrée, le rail joue également un rôle de plus en plus important pour alimenter l'unité de papier en produits de couchage (les kaolins). 93.400 tonnes ont ainsi été apportées, en provenance d'Anvers, de Zeebrugge, d'Allemagne et de Liège. Le chemin de fer a encore amené 41.200 tonnes de fibres longues. L'usine se repose aussi largement sur B-Cargo pour ses approvisionnements en fuel lourd, au rythme d'une bonne centaine de wagons par mois (58.200 tonnes en 1996). Ce fuel sert notamment à alimenter les énormes chaudières qui produisent la vapeur destinée à actionner les génératrices de l'usine, grande consommatrice de chaleur et d'électricité.

Un seul produit est peu amené à l'usine par wagons : c'est le bois lui-même. Et ceci pour des raisons évidentes : "Le bois parcourt rarement plus de 150 kilomètres

pour arriver chez nous. Pour d'aussi courtes distances, et compte tenu qu'il faut aller chercher le bois en forêt, le rail est moins intéressant. Si nous devons nous approvisionner plus loin, que le transport se déroule par la route ou par le rail, cela nous coûterait de toutes façons plus cher."

### OBJECTIF ATTEINT

"En 1996, nous avons donc atteint les objectifs que nous nous étions fixés", commente Maurice Monaville. "Nous approchons même le seuil au-delà duquel nous ne pouvons pas aller, faute d'infrastructure suffisante. Nous avons d'ailleurs observé que nous avions déjà des rails usés !"

### BURGO ARDENNES EN BREF

- Nom : Burgo Ardennes
- Nature de l'entreprise : usine de papier et de pâte à papier
- Adresse : B-6767 Harmoncourt (Rouvroy)
- Transport ferroviaire en 1996 : 256.000 tonnes
- Types de trafics : Approvisionnements en produits de couchage (93.400 tonnes), fuel lourd (58.200 tonnes), fibres longues (41.200 tonnes). Expédition de 63.000 tonnes de fibres courtes.