

Le carrelage italien... de la dentelle ferroviaire

C'est en mai 1996 que le premier wagon chargé de carrelage a quitté l'Italie pour la Belgique. Depuis, ce trafic connaît un essor impressionnant. Un succès dû à la qualité des services logistiques offerts aux clients.



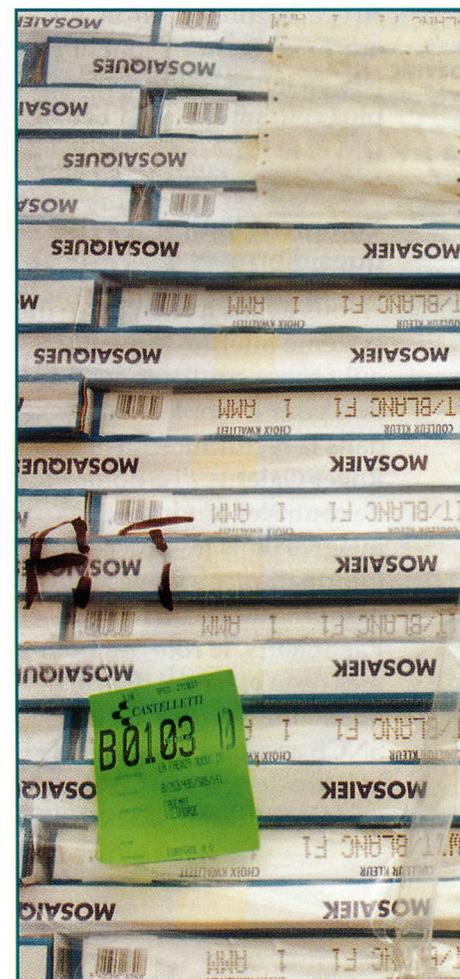
Environ 200.000 tonnes de carrelage sont importées chaque année d'Italie, en provenance notamment de la région de Sassuolo, près de Bologne. Jusqu'au mois de mai 1996, ces marchandises empruntaient la route pour arriver dans notre pays. Mais depuis, la part de marché du rail connaît une augmentation sensible. En décembre de l'année dernière, 8.000 tonnes déjà avaient été transportées par chemin de fer. Et B-Cargo prévoit, pour 1997, 30.000 tonnes, soit 15 % des carrelages importés d'Italie. Point fort de ce transport : le service complet (de l'enlèvement à l'usine jusqu'à la distribution chez l'importateur/distributeur belge). "La majorité des commandes des clients belges porte sur quelques palettes à la fois. Il faut cependant souligner la tendance récente de certains d'entre eux qui commandent désormais des wagons complets, affirme Tanguy de Ghellinck, chef de marché "Produits de carrière et non ferreux". "Comme les importateurs souhaitent limiter leurs stocks, il était impératif de mettre au point un dispositif de transport basé sur le just-in-time. De la dentelle ferroviaire !"

Le partenariat entre B-Cargo, Castelletti (Italie), Euratral et Transterminal

Le maître d'oeuvre du dispositif est la société Euratral, une division de Ferry-Boats (filiale de la SNCB). Euratral est entre autres spécialisée dans le transport ferroviaire de papier et de kaolin et assure le suivi logistique de trafics d'engrais et de minéraux. En Italie, le service repose sur la société Castelletti, une entreprise spécialisée dans le transport et la logistique. Castelletti est l'un des spécialistes européens de ce genre d'opérations, puisque la société achemine notamment 400.000 tonnes de carrelage en Allemagne chaque année. Et importe 1.200.000 tonnes d'argile vers l'Italie qui servent à fabriquer les carrelages. En Belgique, c'est Transterminal qui se charge de la distribution finale, à partir de son terminal de Grobbendonk (Herentals). Fondée en 1992, la société dispose d'une surface de stockage de 16.000 mètres carrés (qui sera prochainement augmentée de 10.000 mètres carrés) et d'un raccordement au rail. Le terminal manutentionne 1.000 tonnes par jour, dont la moitié environ en relation avec le chemin de fer. Au départ, l'entreprise était opérationnelle essentiellement dans le secteur du papier. Mais aujourd'hui, la gamme des produits traités s'est diversifiée.

De la prise en charge à l'usine à la distribution finale

Comment se déroule le transport ? Un importateur belge commande ses palettes de marchandises à un fabricant italien. Il faxe une copie du bon de commande au dispatcheur d'Euratral qui suit toutes les opérations et qui le renvoie à Castelletti. "La machine Castelletti se met alors en route", explique Freddy Staelens, délégué commercial d'Euratral. "La société prévient l'usine, organise la prise en charge de la commande et va la chercher sur place. Une éti-



quette avec un code à barres est apposée sur les lots, pour identifier avec précision leurs destinataires. Ensuite, les commandes sont rassemblées dans le terminal de Castelletti avant d'être embarquées dans les wagons."

Les carrelages prennent place dans des wagons Habins, du matériel qui appartient à un pool commun entre la SNCB et Nordwaggon, une société suédoise. "Au départ de la gare de Dinazzano, les carrelages sont transportés par wagons isolés. Ils sont accrochés à des trains qui remontent vers l'Allemagne, chargés de carrelage eux aussi", explique Pierre Hanuise, adjoint de Tanguy de Ghellinck. "Les wagons sont décrochés à Gremberg, en Allemagne, et partent pour Anvers en trains réguliers. Il y a ensuite une desserte pour la plate-forme de Grobbendonk." Dès que le chargement a été effectué en Italie, une copie de la lettre de voiture est envoyée

à Euratral qui peut alors établir le planning de distribution avec Transterminal. Euratral assure également le suivi des wagons pour pouvoir prévenir le terminal belge à temps. A l'arrivée des wagons, certaines palettes sont livrées l'après-midi même. En tous cas, le jour ouvrable suivant, elles sont toutes distribuées.

"Les wagons sont déchargés dès leur arrivée, confirme Dany Van Den Langenbergh, administrateur délégué de Transterminal. Puis, en fonction du planning, la distribution est organisée en commençant par les envois les plus urgents. Les chauffeurs reçoivent tous les documents nécessaires pour traiter correctement les livraisons."

La valeur ajoutée de la chaîne logistique

Le dispositif s'appuie donc sur un partage des tâches dans un réel esprit de partenariat, y

compris avec les réseaux étrangers impliqués dans le transport. "A chacun son métier, à chacun sa spécialité", souligne Tanguy de Ghellinck. "Avec ce trafic de carrelage, nous voulons montrer que nous pouvons organiser un partenariat qui fonctionne à l'avantage de toutes les parties, et surtout pour le plus grand bénéfice du client. Il s'agit d'un exemple type de transport de qualité. En effet, il faut éviter toute casse de cette marchandise fragile, respecter scrupuleusement les horaires prévus et distribuer les bonnes palettes chez les bons destinataires."

"La chaîne logistique est notre valeur ajoutée", souligne Freddy Staelens. "Le prix du transport est évidemment un élément important, mais le service logistique l'est tout autant. Grâce à notre système, les palettes sont livrées directement chez le client final, sans passer par l'entrepôt de l'importateur, par exemple." Le trafic se développant à un rythme soutenu, il faudra prochainement imaginer un autre schéma de transport. Les wagons deviennent, en effet, trop nombreux pour être accrochés à des convois existants. "A terme, il faudra sans doute prévoir des trains complets pour la Belgique, ou à tout le moins, des rames importantes", conclut Tanguy de Ghellinck.

Par ailleurs, le feedback positif du marché a convaincu les partenaires ferroviaires de proposer un schéma logistique identique pour l'importation du carrelage espagnol (70.000 tonnes/an) dont les premiers wagons pourraient rouler sous peu.

