

Staal Magazijn Genk

Desserte sur mesure

Quelque 80.000 tonnes de rouleaux d'acier, rangés dans un espace climatisé, attendent le signal pour être livrés just-in-time dans des entreprises renommées. SMG et SML à Genk règlent cette desserte sur mesure.



216.000 tonnes
en train l'année
dernière

Staal Magazijn Genk (SMG) et Service Magazijn Limburg (SML) agrandissent actuellement d'un tiers environ leur hall déjà long de 320 mètres. Cette construction doit être terminée début mai 1993. Elle aura coûté 150 millions. "L'investissement total sera voisin d'un demi milliard" confie Harry Lem-

mens, le responsable de l'entreprise. En 1985, il a lancé SMG avec la collaboration de plusieurs actionnaires.

Les stocks d'acier de Ford-Genk

SMG rassemble les stocks d'acier de Ford-Genk et livre les quantités

nécessaires just-in-time. En 1988, la société SML a été fondée au même endroit. Elle s'occupe de l'approvisionnement d'autres utilisateurs d'acier. Quelque 90 % de ses stocks sont destinés à l'industrie automobile. Le reste aboutit entre autres dans des usines de radiateurs ou chez des transformateurs d'acier implantés partout en Europe occidentale. Les deux magasins ont une capacité totale de 80.000 tonnes. SMG gère pour Ford-Genk un stock d'acier qui couvre six à huit semaines de besoins.

"La nécessité se faisait sentir d'un magasin dans lequel l'acier serait conservé dans des conditions optimales. C'est pourquoi nous avons fondé SMG et SML" explique Harry Lemmens. Un système de régulation automatisée de l'humidité dans un hall isolé permet de gagner la bataille contre la rouille. Trois ponts roulants y déplacent des centaines de bobines d'acier plat, des coils en jargon de métier. Une telle bobine pèse de 18 à 31 tonnes. Environ quatre cinquièmes de ces bobines sont manipulées au moyen d'un aimant, une technique mise au point par SMG.

Chargement et déchargement climatisés

"L'industrie de l'acier entepose ici une partie de ses stocks et nous jouons le rôle de dispatcher" poursuit Harry Lemmens lors de notre visite de l'usine. Derrière nous, la porte se referme rapidement. Ici, rien n'est laissé au hasard.

Ce professionnalisme a convaincu de nombreux utilisateurs. Le chif-

fre d'affaires augmente sans cesse. L'an prochain, Ford augmentera encore sensiblement sa consommation de coils. Pour pouvoir y répondre, SMG s'agrandit. A partir du nouvel an prochain, le constructeur automobile de Genk entamera la production du modèle successeur de la Sierra

Une voie ferrée pénètre dans le hall climatisé, sur toute la longueur. Un train de 25 wagons y est déchargé en 4 heures. La manutention doit toujours se passer dans des conditions climato-logiques stables. "Près de 70 % de nos arrivages se font en train" précise Harry Lemmens. Le total est passé l'an dernier de 210.600 à 214.600 tonnes, transportées à bord de 4.186 wagons Shimms. Quelque 38.600 tonnes quittent l'usine par train. Ce faible volume de sortie s'explique par les très courtes distances entre le magasin et l'utilisateur final. Pour Ford, qui est situé juste à côté du siège de l'usine, tout passe par la route.

Harry Lemmens est ravi de la collaboration avec le chemin de fer: "Deux à trois heures après que nous l'ayons demandée, une locomotive venue de Winterslag est sur place. A tout moment de la semaine, jour et nuit. On peut réellement parler de desserte sur mesure". ■



Foire de Libramont: nous y étions

La 58ème foire agricole et forestière de Libramont ouvrait ses portes du 24 au 27 juillet. Depuis quatre ans, la SNCB participe à cette importante manifestation qui attire près de 120.000 visiteurs dont de nombreux professionnels de la "filiale" bois.

Ce secteur de notre économie se développait à pas de géant. Les violentes tempêtes de 1989 ont brisé cet essor. L'année 1992 est sans doute la plus noire qu'aient connue les acteurs de la "filiale". Dans ce climat de morosité, B-Cargo, premier transporteur national des produits forestiers, a prouvé par sa présence à la foire qu'il veut participer à la relance de l'activité.

Nous savons la reprise proche. Nous avons donc fait du chalet B-Cargo un lieu de rencontre et de réflexion. Des exploitants forestiers, des scieurs, des papetiers mais aussi des transporteurs routiers avec qui nous collaborons s'y sont croisés. Les intérêts communs ont été déterminés et les stratégies individuelles évoquées. La rationalisation des installations de chargement, la massification des envois, la promotion des produits EurailCargo et une saine politique tarifaire contribueront certainement à poser B-Cargo en partenaire indispensable de la "filiale" bois. La confiance retrouvée. Telle est la conclusion de notre présence à Libramont où nous vous fixons rendez-vous en 1993. ■

Pas de vacances pour Interdelta

Les barrages installés par les routiers français au début de la période des vacances et la circulation chaotique qui en a découlé ont mis en évidence une certaine fragilité du transport routier. L'action a eu des conséquences pour B-Cargo. En clair, la liaison Interdelta avec le sud de la France a été submergée de travail.

Pendant la période de grève, le nombre de demandes de transport par rail s'est accru de manière sensible. Parmi elles, une série de nouveaux contrats Interdelta. Le trafic en juin et début juillet a dépassé le niveau de la même période en 1991. Le nombre de wagons et le tonnage transporté vers la France ont fait un bond spectaculaire la deuxième semaine de juillet. Un taux d'occupation exceptionnel de 73 % a été enregistré. La tendance a été plus discrète dans le sens sud-nord.

Dans la plupart des cas, il s'agissait d'accords "spot", valables pour une période relativement courte (par exemple un mois). Ils étaient clairement conclus pour parer à un problème très spécifique et temporaire.

Néanmoins, cette prise de contact ou les renouvellements ont permis de conclure des accords de plus longue durée. VGL Rail Cargo, De Baerdemaeker et Solvay entre autres continuent à travailler en Interdelta. Ces événements ont montré une fois de plus que dans des circonstances normales, il existe encore de vastes potentialités pour les trains de qualité comme Interdelta ou les autres liaisons EurailCargo. ■