



Transport de marchandises

Excellentes perspectives

L'année 1994 était, sans aucun doute, cruciale pour le transport de marchandises de la SNCB. Le rendez-vous n'a pas été manqué : les résultats sont remarquables. Wilfried Moons, chef de la division Planning marchandises, revient sur cette année excellente. Et s'intéresse surtout à l'avenir.

"Nous avons progressé fortement dans les marchés où nous voulions absolument obtenir de meilleurs résultats. C'est le point le plus important des résultats de 1994", affirme Wilfried Moons. Le transport de marchandises a connu une année exceptionnelle. Seul le tonnage du trafic intérieur diffus a légèrement baissé. Mais ce type de trafic est loin d'être une priorité. "C'est vrai, admet Wilfried Moons. Mais cela ne signifie pas que nous allons supprimer ce service. Au contraire, nous voulons aussi nous défendre sur ce terrain. Du

moins, là où nous pouvons être compétitifs. Seuls les trafics peu performants ou non rentables ne nous intéressent plus." C'est le transport combiné qui, avec 20 %, connaît la hausse la plus spectaculaire. De leur côté, les trains complets ont aussi augmenté de manière importante, avec environ 8 %. "Globalement, nous avons transporté en 1994 environ 63,4 millions de tonnes, précise Wilfried Moons. Ce qui représente une augmentation de 9,9 % par rapport à 1993. Il est vrai que cette année-là était particulièrement mauvaise.

Excellentes perspectives

Mais même en comparaison avec 1992 (62,3 millions de tonnes), nous avons réussi à nous défendre plus qu'honorablement."

Encore un nouvel EurailCargo

La SNCB et sa division marchandises B-Cargo ne vont pas se reposer sur leurs lauriers pour autant. Les bons résultats doivent être examinés sous l'éclairage de perspectives encourageantes. Prenez le transport diffus au-delà des frontières. Dans ce créneau essentiel, les trains de qualité EurailCargo représentent une carte maîtresse qui doit être jouée de manière plus performante encore. Pour mémoire, un train EurailCargo concentre des chargements isolés ou de petits groupes de wagons. Il les transporte vers des destinations étrangères fixes, en respectant un horaire garanti. Exactement comme les trains internationaux de voyageurs. Directs de zone à zone, sans arrêt aux frontières, le triage étant limité au strict minimum, ils présentent des temps de trajet et des coûts réduits. Les trains EurailCargo se sont plutôt bien comportés en 1994. Ainsi, par exemple, le Scaldo



vers l'Autriche a progressé de 32 %. Et de 47 % dans l'autre sens. Le Norlink vers la Suède a connu une croissance de 16 %. Au retour, elle atteint même 100 %. L'année dernière, deux lignes ont été ajoutées: le Belalpia vers la région de Munich et l'Ouest de l'Autriche ainsi que le Belvetic, qui roule jusqu'à Bâle et qui, là, offre des correspondances vers les principales gares suisses. Les autres EurailCargo font la navette entre une gare de formation belge et le Sud-Est de la France (Interdelta), la Scandinavie (Norlink), l'Allemagne centrale et du Sud (Cargo Bayern), Vienne et l'Est de l'Autriche (le Scaldo). En 1994, le tonnage maximum autorisé pour le Norlink et le Scaldo est passé de 1.300 à 1.600 tonnes. "La Deutsche Bahn soutient activement les trains EurailCargo. Pour ces liaisons, la compagnie allemande fournit les locomotives les plus récentes et les plus puis-

santes", insiste Wilfried Moons.

Il tient aussi à annoncer une nouvelle importante. "En mai 1995, nous allons lancer le Norlink-II. La différence ? Le Norlink actuel part le matin du jour B de la gare de triage de Kinkempois. En fait, la nuit du jour A au jour B est uniquement consacrée à l'acheminement des wagons à Kinkempois. Nous conserverons cette ligne mais nous ajoutons le Norlink-II qui, lui, prendra le départ dès la soirée du jour A. Ainsi, il pourra atteindre le centre de la Suède le jour C. Le Norlink-I garantit cette performance pour quelques localités seulement. Le Norlink-II partira de Merelbeke et prendra des wagons à Hasselt et, éventuellement, à Montzen. Nous comptons principalement sur du fret en provenance de Flandre Zélandaise, de la région de Zeebrugge-Gand (pour Volvo, entre autres) et de



la région de Hasselt (notamment de l'acier pour ALZ et SMG à Genk)."

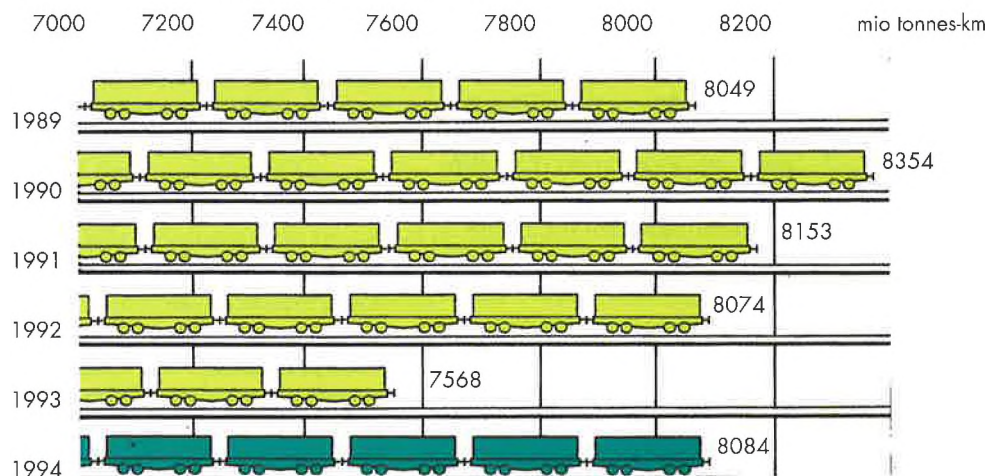
La percée du transport combiné

Par ailleurs, 1994 restera l'année de la percée du transport combiné. "L'augmentation de 20 % environ est due en partie à la reprise et à l'aggravation des encombrements sur les routes. Mais ce succès est aussi la conséquence de l'amélioration de la qualité de notre service, analyse Wilfried Moons. A cet égard, notre concept de moyeu et rayons - mieux connu sous sa dénomination anglaise "hub and spoke" - joue un rôle déterminant. Et ceci, grâce à la collaboration de différents réseaux et de plusieurs partenaires. Je veux parler du Qualitynet d'Intercontainer, qui est représenté en Belgique par Interferry et qui utilise Metz-Sablou comme plaque tournante. Ou encore du

Cortax de TRW qui centralise les envois de tout le pays à Schaerbeek et les réexpédie en trains complets vers leur destination finale." Avec le concept de moyeu et rayons, les différents terminaux sont reliés par des trains navettes (les rayons) à une plaque tournante (le moyeu). Là, les navettes sont triées et les wagons accrochés à des convois qui rejoignent directement une destination à l'étranger. Cette destination peut être un terminal important ou une plaque tournante étrangère comme Milan ou Port Bou. Le grand avantage de ce système est sa fiabilité et le fait que l'on peut proposer n'importe quelle destination, même lors du démarrage d'un nouveau terminal. "Le lancement de Dry Port Muizen, en collaboration avec notre partenaire Ferry-Boats, a

représenté un autre moment important de l'année 1994", précise Wilfried Moons pour illustrer l'amélioration de la qualité et l'extension des services offerts par le rail. L'endroit choisi pour installer Dry Port Muizen est très symbolique puisque l'origine historique du réseau belge se situe tout près de là, à Malines. "Grâce à ce nouveau terminal, nous participons activement au Tunnel sous la Manche, avec le lancement d'une liaison directe vers Willesden (près de Londres). Dry Port Muizen offre aussi d'autres liaisons, vers Duisburg, l'Espagne et le Maroc, la France et quelques plaques tournantes comme Schaerbeek, Metz et Muizen même. A Muizen, nous avons aussi créé une plaque tournante pour le trafic intérieur de conteneurs. Dry Port Muizen a donc un bel avenir devant lui."

Trafic marchandises par wagons complets





Renforcer le service global

"Vous l'aurez remarqué, on ne peut pas dire que nous supprimons tellement de points de desserte ou de liaisons", souligne Wilfried Moons qui profite de l'occasion pour rectifier quelques rumeurs tendancieuses. La restructuration du trafic marchandises est ici et là interprétée diversement. Certains ont prétendu que la SNCB et B-Cargo allaient procéder à des suppressions brutales. Rien n'est moins vrai. Bien entendu, quelques points de desserte non rentables et non compétitifs seront fermés. Mais ceci se fera dans l'intention de renforcer le service global.

"Quand on a annoncé que 30 % des installations allaient être mises hors service, certains n'ont pas précisé qu'en réalité, elles concernaient 1,87 % du nombre de wagons et représentaient moins de 1 % du chiffre d'affaires. Autrement dit, c'est pour ce maigre résultat que nous gardions en fonctionnement 30 % de nos installations. Ce qui ne provoque pas seulement des frais élevés mais nous empêche aussi d'améliorer la qualité d'autres points de desserte. Maintenant, nous pouvons nous y consacrer."

"En outre, nous n'avons fermé aucune installation sans procéder à des études sérieuses, continue Wilfried Moons. Celles qui peuvent continuer à fonctionner sans frais supplémen-

taires importants ou qui représentent un fort potentiel pour l'avenir sont maintenues en activité. Nous abordons donc ce problème de manière très pragmatique."

PFM à Boom

La création de plates-formes multifonctionnelles (PFM) fait partie de ce processus d'amélioration de la qualité. Comme l'intermodal possède ses terminaux spécialisés, le trafic diffus va s'articuler autour d'un nombre réduit de points bien équipés. "Il faut replacer cette initiative dans la perspective du concept de logistique totale, explique Wilfried Moons.

Nous voulons pouvoir fournir au client un service de porte à porte avec une garantie intégrale. En outre, ceux qui ne disposent pas de leur propre raccordement au réseau ferroviaire pourront désormais utiliser le rail facilement. Dans ce cas, la première (ou la dernière) partie du transport s'effectuera en camion."

La collaboration avec un partenaire industriel est essentielle dans la création des plates-formes multifonctionnelles. C'est ce que l'on peut remarquer à Boom où la première plate-forme sera opérationnelle en mai 1995, avec l'aide du transporteur routier De Vos. Cette entreprise a déjà une longue expérience dans la distribution en porte à porte avec les chemins de fer belges. Par ailleurs,

il est prévu d'établir des plates-formes à Bressoux, Manage, Genk, Courtrai et Schaerbeek. Quelques installations spécialisées dans le transport du bois auront une organisation distincte.

Chartes de qualité

Pour terminer, Wilfried Moons tient à aborder le thème très actuel des chartes de qualité.

"Avec nos contrats de qualité, nous voulons nous intégrer dans l'approche de qualité totale et des normes ISO 9002 de nos clients. Nous souscrivons ce type de contrats pour des trafics bien déterminés. Nous suivons alors tous les wagons de manière centralisée. Si un problème menace de survenir, nous prévenons le client. Il peut être très important pour une entreprise de savoir à temps que son train risque d'avoir une heure de retard."

La SNCB et B-Cargo ont déjà reçu des réactions très positives à propos de ces chartes de qualité. "Nous voulons aller plus loin dans cette direction, conclut Wilfried Moons.

Fournir une qualité sur mesure est notre plus grande priorité. Le développement d'un dialogue optimal avec le client est donc crucial." Pour bien marquer le souci de qualité qui anime la SNCB et B-Cargo, Wilfried Moons insiste: "Pour nous, le transport ne s'arrête pas à la gare, mais chez le client."