



des revenus stables. Raymond Van Dyck donne Sealand en exemple. Auparavant, l'entreprise s'en tenait à la combinaison bateau-camion. Maintenant, elle utilise le terminal d'Interferry comme point de concentration pour toutes ses activités dans le Benelux.

Parmi les destinations privilégiées du transport combiné, Raymond Van Dyck voit apparaître de plus en plus souvent l'Europe de l'Est. Au début d'avril 1995, un premier train fixe a d'ailleurs démarré vers Moscou. "Le Strela (ce qui signifie la flèche, en russe) est un train Intercontainer auquel nous apportons une contribution active. Il part chaque mercredi."

Le directeur d'Interferry se félicite du succès

rencontré dans une autre direction, vers le sud. Selon lui, ce succès est dû en grande partie au Qualitynet, un réseau multilatéral d'Intercontainer. La gare de triage de Metz-Sablon sert de plaque-tournante pour tous les trains qui partent d'Allemagne et du Benelux vers le sud, et vice-versa. Les trains complets arrivent à Metz-Sablon où ils sont triés et envoyés vers leur destination finale, de nouveau en trains complets. Une méthode rapide et sûre. "La fiabilité, l'utilisation rationnelle du matériel et la vitesse nous permettent de riposter de manière efficace à la concurrence", conclut Raymond Van Dyck. Interferry a bien le vent en poupe.

Basf

Le géant de la chimie préfère le rail

La forte augmentation du volume de marchandises confiées au rail par BASF Anvers ne doit rien au hasard. Willy Jacobs, Transport manager, et Dirk Betz, responsable de l'unité de triage de l'entreprise, expliquent pourquoi.

Bientôt, en mai 1995, la nouvelle voie qui empruntera le pont du Noordland sera opérationnelle. Willy Jacobs, responsable des expéditions de BASF à Anvers, et Dirk Betz, en charge des installations de triage de l'entreprise, attendent avec impatience l'ouverture de la ligne 11. Pour eux, les avantages seront décisifs. "Elle nous

apporte surtout beaucoup plus de sécurité. Nous ne dépendrons plus du pont Lillo, ni des divers ponts-écluses qui provoquent régulièrement des retards. La fermeture de ces ponts représente un casse-tête pour notre organisation. Avec le Noordland, nous aurons enfin une voie d'accès sans obstacle. Quand les travaux du pont Lillo seront terminés, nous pourrons en cueillir les fruits."

Une primeur pour le rail

La ligne 11, d'une importance cruciale pour assurer une liaison rapide avec le nouveau ter-



D. Betz
et W. Jacobs



minal de conteneurs, a donné l'occasion à BASF de réussir une réalisation ferroviaire inédite. "Nos trains complets à destination de notre maison-mère à Ludwigshafen partiront désormais directement de notre usine, explique Willy Jacobs. Ils seront formés ici, et nous éviterons le triage en gare d'Anvers-Nord."

Pour pouvoir réaliser cette opération, il fallait compter sur une infrastructure complète et s'entourer des compétences nécessaires. BASF, dont les installations occupent 600 hectares et comptent 44 kilomètres de voies, dispose donc de sa propre gare de triage, qui fait fonction de "section" de la SNCB. "Notre département interne de triage compte environ 25 collaborateurs, précise Dirk Betz. Nous possédons trois locomotives diesel commandées à distance." Ce qui fait que les "machinistes" ont une meilleure vue d'ensemble sur les opérations de triage. "Et ce qui rend la tâche plus sûre et plus efficace", ajoute Dirk Betz.

BASF est une entreprise réellement convaincue par le chemin de fer. La preuve ? "Pour chaque nouvel investissement, nous tenons compte de l'accessibilité du rail" explique Willy Jacobs. Ces

dernières années, nous avons beaucoup construit. En même temps, notre réseau interne s'est agrandi, passant de 38 à 44 kilomètres. Cela peut paraître insignifiant. En fait, notre réseau intérieur est tel que des adaptations minimales permettent des progrès importants".

Combiner les atouts

Il n'y a pas que l'infrastructure qui donne un coup de fouet au transport par le rail. Willy Jacobs confie aussi les principes de la politique de transport de BASF: "Là où c'est techniquement et économiquement justifié, nous encourageons le rail et le transport combiné rail-route. Les transports par trains complets se déroulent d'ailleurs assez rapidement. Bien entendu, nous n'oublions pas non plus les autres avantages du rail, comme le respect de l'environnement et la diminution des encombrements sur les routes."

"Le problème, cependant, est que tous nos clients ne sont pas raccordés au rail, continue Willy Jacobs. C'est pourquoi le transport intermodal représente une bonne solution. Il bénéficie



cie de la combinaison des atouts du chemin de fer (axes à grande circulation, vitesse relative et respect de l'environnement) avec ceux de la route (distribution rapide). Cette méthode connaît d'ailleurs un grand succès en direction de l'Italie, de l'Espagne et de l'Allemagne. Chez nous, en 1990, le transport combiné pesait 63.000 tonnes et l'année dernière, 140.000 tonnes. Pour l'année prochaine, nous tablons sur 180.000 tonnes."

Hausse spectaculaire

La part de marché du transport par train est en pleine expansion chez BASF. En 1993, le volume transporté a pourtant connu une chute brutale, passant de 622.000 à 486.000 tonnes. Mais en 1994, une hausse spectaculaire a été enregistrée, avec environ 718.000 tonnes. Cette année, on s'attend à un chiffre record de 825.000 tonnes. Et en 1996, les 910.000 tonnes pourraient être atteintes. Ce qui représentera 20.000 wagons triés. Soit 4.000 de plus que l'année dernière. Cette augmentation se réalise en parallèle avec un double développement. D'abord, il y a le

marché en pleine progression des produits chimiques de base. Ensuite, BASF Anvers a connu une expansion considérable. Un exemple significatif: au début de l'année dernière, un "cracker" de naphte a été mis en service. Un investissement déterminant qui, chaque année, représente 600.000 tonnes d'éthylène et 350.000 tonnes de propylène, les produits de base par excellence dans la longue chaîne de production de la chimie.

Cette dynamique a propulsé le chiffre d'affaires de 1994 au-dessus des 50 milliards de francs. Un résultat engrangé par plus de 3.600 collaborateurs qui travaillent dans les 46 usines, les laboratoires et les autres services de l'entreprise. C'est une belle manière de fêter le trentième anniversaire de l'installation à Anvers de la plus importante filiale européenne du groupe BASF hors d'Allemagne.

