

B-CARGO^{news}

BELGIQUE
P.P.
5000 - NAMUR I
7/32

SECTEUR BOIS

Partenariat actif

Bimestriel
4/95



B-Cargo et la filière bois

Un partenariat actif

Il y a deux ans, à la foire de Libramont, B-Cargo avait annoncé une réorganisation en profondeur du transport du bois.

Objectifs: comprimer les coûts et développer les services. Le tout, en collaboration étroite avec les acteurs de la filière.

aux clients du rail, essentiellement les négociants en bois, un véritable contrat de partenariat. Ils ont donc pu donner leur avis et faire part de leurs souhaits au cours d'une large enquête. Après analyse, les résultats du sondage ont fait apparaître un certain nombre de contraintes que les gares-bois devaient respecter.

- Ces gares doivent être bien situées, au coeur des principaux massifs forestiers et d'accès facile par la route. Pas question de devoir traverser des villes avec un camion qui transporte des troncs de 25 mètres de long.

- Les cours à marchandises doivent être assez spacieuses, avec l'espace suffisant pour charger les rames et les trains complets.

- Ces cours à marchandises doivent permettre à des camions de grande longueur d'effectuer toutes les manoeuvres nécessaires sans difficulté.

- Les forestiers souhaitent aussi disposer d'aires de stockage provisoire pour leur bois.

Les six gares-bois

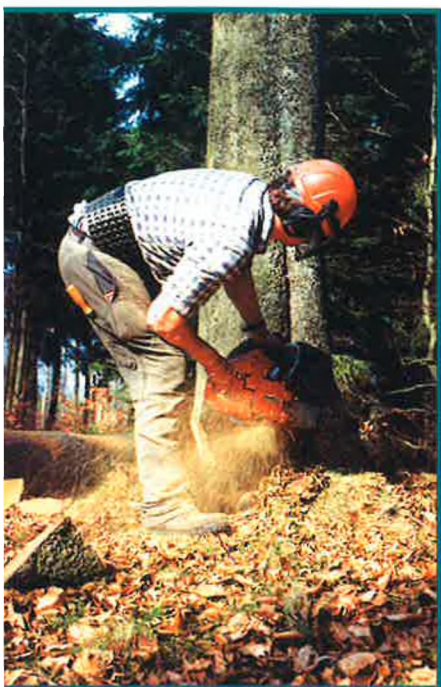
Pour mieux servir la filière bois, il n'était donc plus question d'entretenir des lignes ou des installations utilisées occasionnellement. Mais de concentrer tout le trafic sur certaines gares spécialement adaptées. Des gares qui occupent une situation stratégique par rapport au potentiel du secteur. Et qui offrent de bonnes conditions d'accès par la

Afin d'augmenter la qualité de ses services, B-Cargo a décidé de modifier radicalement l'organisation du transport du bois, une activité importante dans le Sud de la Belgique. Auparavant, le bois était chargé dans une trentaine de gares différentes. Parmi elles, certaines étaient rarement utilisées. Autre faiblesse: la plupart du temps, le bois était transporté en wagons isolés. D'où un coût de transport plus élevé et un service peu performant.

Il fallait donc procéder à une sérieuse rationalisation. La nouvelle approche est simple: les transports sont désormais regroupés pour atteindre la taille critique des rames de 500 tonnes et, si possible, des trains complets. Avantages: un tarif plus compétitif, des délais plus courts et une fiabilité plus grande. Mais dans cette perspective, il était nécessaire de diminuer sensiblement le nombre de points de chargement, à la fois pour concentrer les trafics et pour pouvoir soigner l'infrastructure.

L'avis des utilisateurs

Avant de lancer sa nouvelle formule, B-Cargo a proposé





route.

En fonction des souhaits des forestiers, six gares ont été sélectionnées:

Mariembourg, Marloie, Bertrix, Vielsalm, Marbehan et Arlon. "Dans un premier temps, nous avons décidé de concentrer tous nos efforts sur la gare de Bertrix, explique Christian Bizon, délégué commercial pour les gares-bois. En raison d'une forte demande commerciale, il était urgent d'y réaliser d'importants aménagements. Et Bertrix offrait des perspectives de développement spectaculaires." Un an plus tard, le choix de Bertrix s'est révélé judicieux. Et le succès de cette gare démontre la justesse de la nouvelle approche de B-Cargo. Du coup, B-Cargo a décidé de passer à l'étape suivante: étudier la néces-

sité d'équiper progressivement les gares de Marbehan et de Vielsalm. De leur côté, Arlon et Marloie bénéficient déjà d'infrastructures de qualité. "Nous allons aussi lancer des actions commerciales d'envergure pour faire connaître nos nouveaux services."

Dans un second temps, il faudra repenser entièrement la desserte de ces gares pour mieux l'adapter aux besoins de la clientèle. "Ce qui nécessite une réorganisation complète de notre plan de transport, souligne Christian Bizon." En effet, la SNCB organise encore l'acheminement des wagons sur une base quotidienne alors que cela n'est pas nécessaire tous les jours. Par ailleurs, les forestiers ont exprimé un souhait: les wagons devraient arriver en

gare le matin de bonne heure plutôt que vers midi, comme c'est le cas aujourd'hui. De cette manière, les camions pourraient transporter le bois dès le début de leur journée de travail. Ce qui représenterait une économie de temps.

Toutes ces mesures - en cours de réalisation ou qui doivent être décidées prochainement - permettent à B-Cargo de fournir à la filière bois un service d'un niveau de qualité comparable à celui qu'elle garantit aux autres secteurs économiques. Cette nouvelle approche donne aussi l'occasion à la SNCB et à B-Cargo de donner un sérieux coup de pouce à cette filière, durement éprouvée par quelques crises récentes.



Infrastructure

Bertrix: le succès

Les gares-bois de Bertrix, Marloie et Arlon sont pleinement opérationnelles. Bertrix a d'ailleurs servi de test pour la formule, bénéficiant d'aménagements importants.

Un pari réussi.



Avant de lancer définitivement sa nouvelle formule sur les rails, B-Cargo a choisi de se concentrer sur une gare, pour réaliser un test grandeurs nature. Cette gare, c'est Bertrix. Le moins que l'on puisse dire, c'est que l'expérience s'est révélée concluante. "Le succès est total, affirme Christian Bizon, délégué commercial pour les gares-bois. Il nous paraît évident que nous réussirons à tripler le trafic cette année. Et nous espérons même transporter 80.000 mètres cubes de bois au départ de cette gare en 1996." Il faut dire

que Bertrix est idéalement située, en plein milieu d'un massif forestier très important. En outre, il n'y a aucun problème d'accès puisque la gare est construite en dehors de la ville.

Pour en arriver là, il a fallu consentir d'importants investissements. "Nous avons d'abord enlevé certaines voies existantes qui nous encombraient, explique Christian Bizon en faisant le tour du propriétaire. Ce qui nous a permis de dégager une belle surface de 300 mètres de long sur 30 de large. La longueur utile de chargement des convois a été doublée et atteint un kilomètre. Désormais, les camions peuvent facilement accéder aux wagons sur toute la longueur d'un train complet. Nous disposons aussi d'un quai surélevé



pour charger des wagons fermés, ce qui est nécessaire pour certains types de bois."

Surface de stockage

L'installation dispose aussi d'une aire de stockage vaste, facile d'accès et à proximité immédiate des voies pour simplifier le chargement. "Sur cette surface, nous pouvons entreposer le chargement d'un train complet. C'est donc plus que suffisant."

Enfin, pour que les lourds camions des forestiers puissent accéder aux voies sans s'embourber, le sol a été stabilisé et renforcé. Et, sur le conseil des forestiers, la surface n'a pas été asphaltée mais recouverte de ballast. Ce qui la rend plus solide et moins sensible aux dégradations. Bien entendu, B-Cargo et la SNCB ont soigné tout particulièrement l'espace de manoeuvre des camions. Il fallait qu'ils puissent disposer de suffisamment de place pour

tourner facilement avec leur chargement encombrant. Par ailleurs, cette cour à bois n'est pas équipée de moyens de manutention. Tous les camions des forestiers sont, en effet, munis d'un grappin.

Les autres gares

Résultat de tous ces travaux: Bertrix abrite désormais une gare parfaitement adaptée au transport du bois. Et qui connaît un succès commercial évident. Le dispositif peut donc être désormais étendu aux cinq autres gares. Leurs installations seront progressivement améliorées, en fonction de l'évolution des trafics. Certaines d'entre elles, comme Arlon et Marloie, sont déjà tout à fait opérationnelles et ne nécessitent que des aménagements de détail. A Arlon, l'infrastructure existante est suffisante. Et Marloie est bien équipée, avec une vaste aire de chargement. Tout y est prévu pour as-

surer les chargements de bois. Et même, le déchargement des wagons. A cause de la présence d'une importante scierie, Marloie attire du bois d'importation. C'est une exception: les Ardennes et la Gaume sont largement exportatrices.

A Vielsalm, en revanche, il reste un effort à faire. Cette gare est la plus petite des six et les possibilités d'extension sont très limitées. Une planification pointue des chargements et des dessertes semble la seule solution. Même nécessité de réaliser des travaux à Mariembourg et Marbehan: "Il faudra consentir des investissements dans ces trois gares pour les porter au même niveau que les autres, souligne Christian Bizon. Ce qui sera examiné dans un avenir proche, en fonction du développement des trafics et de la demande."

Bref, tout est mis en oeuvre pour perfectionner le service que B-Cargo rend à ses clients de la filière bois.

Service



Trains complets: la bonne solution

Les trains complets offrent un service fiable, rapide et économique. Des avantages dont le bois peut désormais bénéficier très facilement.

Grâce au dispositif mis sur pied par B-Cargo.

Stocks tampons

Il fallait cependant que B-Cargo perfectionne son service. "En effet, tous nos clients n'ont pas les moyens d'acheminer et de charger 1.000 mètres cubes de bois en une journée, explique Christian Bizon. C'est pour cette raison que nous avons répondu favorablement à la demande des négociants qui voulaient pouvoir stocker leur bois temporairement à proximité des voies." Dans trois des six gares-bois, à Bertrix, Arlon et Mariembourg, la place nécessaire pour constituer ces stocks tampons est déjà prévue. Les autres gares doivent encore être aménagées dans ce but. L'espace de stockage est suffisamment grand pour permettre aux camions de circuler aisément. Les grumes peuvent donc être rangées pendant quelques jours en bordure de l'aire de chargement, le temps d'atteindre le volume suffisant pour former un train complet ou une rame de 500 tonnes.



La pierre angulaire de la nouvelle organisation des gares-bois, ce sont les trains complets et les rames de 500 tonnes. Auparavant, dès qu'un négociant avait de quoi remplir un wagon, il venait décharger sa cargaison dans l'une des trente gares des Ardennes prévues à cet effet. Le trafic s'articulait donc autour des wagons isolés. L'inconvénient de ce mode de transport, c'est qu'il nécessite des opérations de triage et de desserte complexes. Avec les délais et les coûts supplémentaires qui s'en suivent.

Grâce aux trains complets, la régularité des transports peut être garantie avec une plus grande précision. Les délais sont plus courts, aussi. Et les coûts sont mieux répartis.

Bien entendu, cette nouvelle approche demande une bonne collaboration entre toutes les parties. "Nous avons pu convaincre nos clients de la nécessité de massifier leurs transports, explique Christian Bizon, délégué commercial des gares-bois. Ce n'était pas difficile puisque chacun y trouve son compte."

A la carte

Pour la plupart des produits forestiers, le transport par train complet est réellement une solution idéale, qui a le mérite de bien se prêter aux caractéristiques du produit. C'est le cas, notamment, pour le bois de trituration qui doit rejoindre en grandes quantités les usines à

papier étrangères. Dans ce domaine, la régularité et la fiabilité jouent un rôle très important.

Cependant, chaque cas est spécifique. Et B-Cargo entend offrir à ses clients des solutions taillées sur mesures. Certaines essences ne peuvent pas être expédiées à raison de 500 tonnes par envoi. "Le transport des bois nobles, le hêtre par exemple, est plutôt sporadique. On n'abat jamais assez d'arbres d'un

seul coup pour remplir un train entier. Pour ces bois-là, le transport s'effectue toujours en wagons isolés."

Service de proximité

Pour pouvoir continuer à améliorer son service, et parce que le transport du bois est un trafic qui fait partie des priorités de B-Cargo, un bureau a été installé en pleine zone forestière. "C'était une condition indispensable pour mener

notre projet à bien. Il fallait un représentant de B-Cargo sur place pour rester en contact étroit avec la filière bois", explique Christian Bizon qui assume ce rôle. Depuis un an, donc, B-Cargo dispose d'un pied-à-terre dans la gare de Bertrix où le délégué des gares-bois se tient à la disposition de ses clients.

Le marché

Les atouts du rail

Malgré la crise qui a frappé le secteur, la filière bois reste très dynamique.

Et continue d'ailleurs à exporter une grande partie de sa production. Avec le soutien de B-Cargo.



Les professionnels du bois ont beaucoup souffert ces dernières années. Les tempêtes de janvier 1992 ont jeté au sol de grandes quantités d'arbres qu'il a fallu écouler en masse. D'où un effondrement des cours. Les pays Scandinaves, gros producteurs de bois, ont connu des dévaluations spectaculaires de leurs monnaies. Et les pays d'Europe de l'Est se sont lancés dans l'exportation de bois à des prix défiant toute concurrence, pour ramener des devises.

Aujourd'hui, la situation reste difficile mais les forestiers belges se sont organisés pour lutter contre ces conditions défavorables. Dans ce contexte, l'initiative de B-Cargo prend tout son sens. "A notre niveau, nous voulons aider la filière bois en lui offrant des infrastructures efficaces. Et en opti-





Le marché



malisant les coûts”, affirme Christian Bizon, délégué commercial pour les gares-bois.

Des grumes aux poteaux

B-Cargo transporte du bois sous différentes formes. Il s’agit de grumes (des troncs entiers), destinés à être sciés pour fabriquer des charpentes notamment. Autre produit de nos Ardennes très demandé: le bois de trituration pour l’industrie du papier et celle des panneaux (agglomérés, etc). Il y a aussi des perches utilisées dans la construction, qui s’en vont vers le Nord de l’Italie. S’y ajoutent du bois scié pour la France et même des poteaux pour l’EDF

(Electricité de France). “Le plus fort potentiel de trafic réside dans les grumes, souligne Christian Bizon. Or, c’est précisément cette catégorie de bois qui a le plus souffert des dernières crises. Avec notre nouvelle approche, nous voulons donc contribuer à la relance de ce marché.”

Ces grumes partent principalement pour la France, l’Italie, l’Allemagne et l’Espagne.

Le marché du bois est loin d’être négligeable. Avant les tempêtes, les quantités transportées chaque année atteignaient, en effet, 1 million de mètres cubes. Les acteurs de ce marché sont surtout des négociants, des scieurs et des fabricants de produits ayant subi une première transformation. “La filière bois exige un service sur mesure”, assure Christian Bizon.

La force du rail

Par rapport à la route, le rail a plus d’un avantage. Le transport de grumes, par exemple, nécessite l’utilisation de camions spéciaux. Leur voyage de retour se

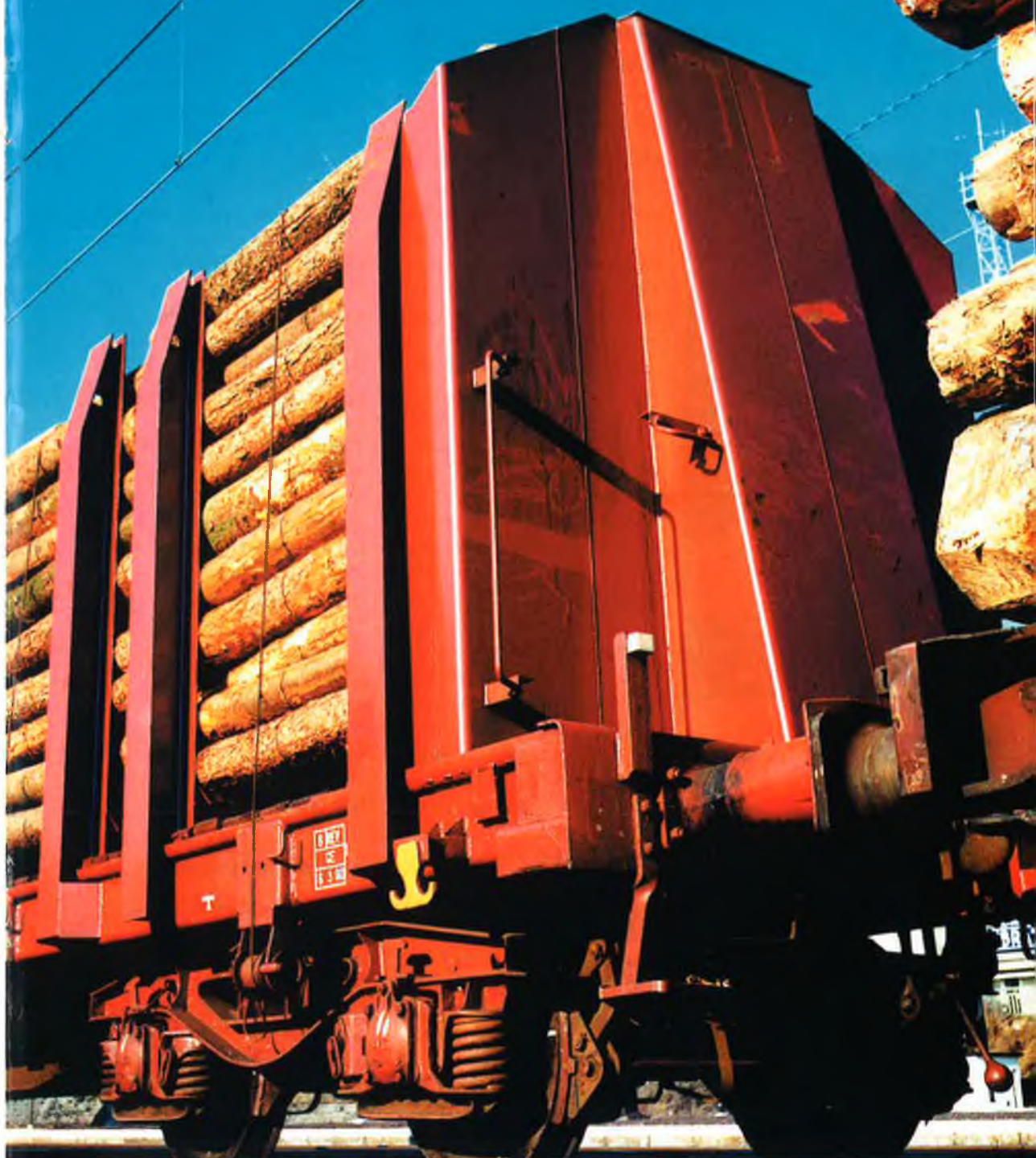
fait donc toujours à vide. Le train connaît un peu moins ce problème, même si les wagons sont spécialement adaptés, notamment pour les grumes et les bois de trituration.

En réalité, dans le transport du bois, comme pour les autres marchandises, l’atout principal du train est le transport sur de longues distances. “Presque tout le bois qui doit voyager loin part en chemin de fer”, confirme Christian Bizon.

B-Cargo transporte 90 % du bois à destination de l’Italie, une quantité presque aussi importante vers l’Espagne, de 30 à 40 % du bois à destination de l’Allemagne (qui représente, de loin, le marché le plus important). “Nous sommes aussi très forts dans l’expédition des produits de grande longueur. C’est une spécialité de B-Cargo. Sur la route, des troncs de 25 mètres sont considérés comme des transports exceptionnels. En train, cela reste un transport ordinaire.”

Gares-

BOIS



BUREAU BOIS ET PAPIER
Raymond Deprez
Chef de marché
Tel: (02) 525.46.63
Fax: (02) 525.46.55

ANTENNE A BERTRIX
Christian Bizon
Délégué "gares-bois"
Tél: (061) 41.31.95
Fax: (061) 41.50.95