

Un express intermodal pour l'Italie

Il y a un quart de siècle, l'expéditeur ferroviaire Ambrogio quittait la zone portuaire d'Anvers pour Muizen, à côté de Malines. Un choix qui, aujourd'hui, s'avère être le bon.

Ambrogio se profile comme le spécialiste du transport intermodal entre le Benelux et l'Italie. Tous les jours ouvrables, cet expéditeur envoie un train programmé vers le Nord de l'Italie, à Galarate, un centre de distribution situé entre Milan et la frontière suisse. Le vendredi, un train supplémentaire part même pour Candiolo, juste au Sud de Turin. Dans l'autre sens, les cadences sont presque identiques: chaque jour de semaine, un train en provenance d'Italie arrive à Muizen. S'y ajoutent, pendant le week-end, deux trains fixes et au moins un train facultatif.

Parfaitement complémentaires

"Ces liaisons représentent un volume annuel d'environ 16.000 wagons, c'est-à-dire près de 535.000 tonnes, commente le chef de zone Jean Verschueren (SNCB Malines). Et ce trafic considérable s'effectue, depuis plusieurs années

déjà, sans la moindre plainte". Cette information est d'ailleurs confirmée spontanément dans les bureaux d'Ambrogio par Lyndon Kearsley, l'un des quatre dispatchers, qui nous

guide à travers le terminal de l'entreprise. Un terminal qui procure du travail à trente personnes. "Notre collaboration avec les hommes du chemin de fer se



déroule sans accroc parce que nous sommes parfaitement complémentaires, précise Lyndon Kearsley. Nos méthodes de travail et celles de l'entreprise ferroviaire s'accordent à merveille. Nous pouvons charger jusqu'à 20 h le train pour l'Italie qui s'ébranle à 22 h 15 précises. Nous chargeons les wagons de façon à faciliter la formation de la rame avant le départ. Tous les jours à 6 h, nous réceptionnons les wagons qui sont arrivés d'Italie pendant la nuit. Notre équipe du matin peut donc commencer à travailler sans perdre une minute." Lyndon Kearsley, un Britannique qui vit depuis

quatorze ans déjà en Belgique et qui maîtrise bien nos langues nationales, résume les avantages concrets qu'apporte aux clients d'Ambrogio cette étroite coopération. "Les trains programmés effectuent le trajet de Muizen vers l'Italie du Nord (et vice versa) en 24 heures à peine. Un client qui présente ses marchandises tard le jour A sait donc qu'elles seront livrées à partir du matin du jour C. Bien entendu, la durée exacte du voyage dépend de la destination finale. Nous assurons en effet un service complet, de porte à porte. Notre intervention ne se limite pas au trajet entre la Belgique et l'Italie. Nous allons chercher les marchandises et nous les livrons en camion."

A travers le tunnel

Le transport sur longue distance, avant et après le trajet Muizen-Italie, peut évidemment s'effectuer en train. "Nous confions régulièrement des wagons à Unilog, par exemple, qui organise le trafic vers la Grande-Bretagne par le tunnel sous la Manche. A cet égard, nous sommes idéalement situés, tout près de Dry Port Muizen. Le terminal sec, opérationnel depuis le printemps dernier, est spécialisé entre autres dans le trafic par le Chunnel. Quant aux marchandises qui pourraient difficilement emprunter le tunnel, nous les envoyons vers un port côtier d'où elles partent par bateaux ro-ro." En plus des liaisons italiennes et britanniques, d'autres lignes



Jean Verschueren, chef de zone (SNCB Malines): "Près de 16.000 wagons par an et jamais une plainte. Ambrogio et l'entreprise ferroviaire sont parfaitement complémentaires."



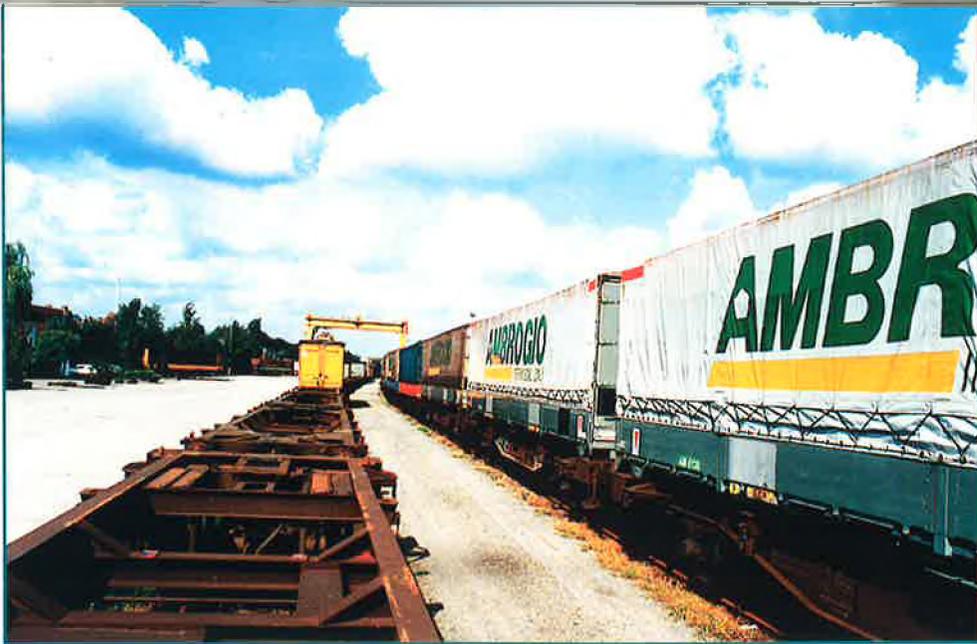
Lyndon Kearsley (Ambrogio): "Grâce à sa situation près d'un noeud ferroviaire et une bonne accessibilité par la route, Muizen est une base idéale pour un express intermodal entre le Benelux et l'Italie."

internationales partent des installations d'Ambrogio à Muizen. En fait, l'établissement malinois fait partie du groupe international Ambrogio Transporti, une entreprise familiale italienne qui a son siège à Galarate et qui dispose d'une gigantesque infrastructure d'entretien à Candiolo. A côté de ces deux centres italiens et de la plaque tournante belge, le groupe exploite aussi deux terminaux en Espagne et deux autres en Allemagne (à Karlsruhe et Neuss). Et possède un bureau de vente à Londres.

Les intérêts du groupe dans le Benelux sont pris en charge par Muizen. "Nous nous occu-



Le portique en pleine action: Ambrogio se profile comme le spécialiste du transport intermodal entre le Benelux et l'Italie.



pons aussi des régions frontalières du Nord de la France et de l'Allemagne, précise Lyndon Kearsley. C'est d'ailleurs pour cette raison que nous avons déménagé en 1970 à Muizen. Ici, nous occupons une position centrale vis-à-vis de notre clientèle et nous sommes à proximité d'un centre ferroviaire. Nous bénéficions aussi de bonnes liaisons routières, avec un accès direct à l'autoroute Bruxelles-Anvers". Ces arguments ont évidemment été décisifs lors du choix de Muizen comme siège du nouveau Dry Terminal.

Caisses mobiles spéciales

Pour mettre en oeuvre son concept de service de porte à porte, Ambrogio dirige sa flotte de 1.400 remorques. Le groupe a même développé son propre matériel de transport: une caisse mobile (ce qu'on appelle aussi des "swap bodies") avec un système d'essieux courts et un châssis indépendant. "Seuls les essieux sont amovibles, explique Lyndon Kearsley. En fait, les

roues restent sur place et tout le reste monte sur le train. Mais nous transportons aussi des swap bodies conventionnels, des conteneurs-silos et des conteneurs normaux."

A Muizen, deux portiques imposants manipulent les divers conteneurs. Ambrogio possède plus de 600 wagons qui peuvent transporter sans difficulté tous les systèmes de chargement possibles. En l'occurrence, il s'agit de wagons plats à deux essieux du type Lgs et de wagons à bogies du type Rgps et Sgs. Ambrogio utilise aussi des porte-conteneurs doubles à six essieux. Une expérience est même tentée avec des wagons triples à douze essieux. Avec les wagons à essieux multiples, les conteneurs, qui pèsent de 30 à 38 tonnes, peuvent voyager à une vitesse "confortable" de 120 km/h.

Un lien étroit avec les clients

Le contenu des unités chargées n'est pas vraiment un secret. Mais traditionnellement, les expéditeurs ne dévoilent pas volontiers le nom de leurs clients. Lyndon Kearsley se contente d'ailleurs de lever un petit coin du voile: "Nous transportons couramment tout ce qui peut être transporté dans nos conteneurs et nos

conteneurs-silos. Au départ de la Belgique, il s'agit surtout de produits de la pétrochimie et de l'industrie des fabrications métalliques. En provenance d'Italie, nous recevons essentiellement des marchandises du secteur pétrochimique, différents produits finis, de l'acier et des produits alimentaires non réfrigérés. En effet, nous n'organisons aucun transport en wagons thermiques, même pas en groupeage."

Pendant notre visite du terminal, les camions ne cessent d'entrer et de sortir, le portique travaille en permanence et les wagons traversent sans discontinuer les deux voies privées de 700 mètres de long. Le chef de zone Jean Verschuere attire aussi notre attention sur la voie locale longue de 350 mètres. "Ambrogio loue un terrain d'une surface utile d'environ quatre hectares. Ce qui permet à l'expéditeur de s'occuper lui-même du chargement et du déchargement." Il estime que c'est une bonne chose que l'entreprise ferroviaire travaille de manière ininterrompue à Muizen depuis aussi longtemps: "Vous pouvez observer le résultat de cette politique dans notre relation avec Ambrogio. La mise au point d'une organisation de travail aussi solide renforce indéniablement nos liens avec nos clients." □

Ambrogio