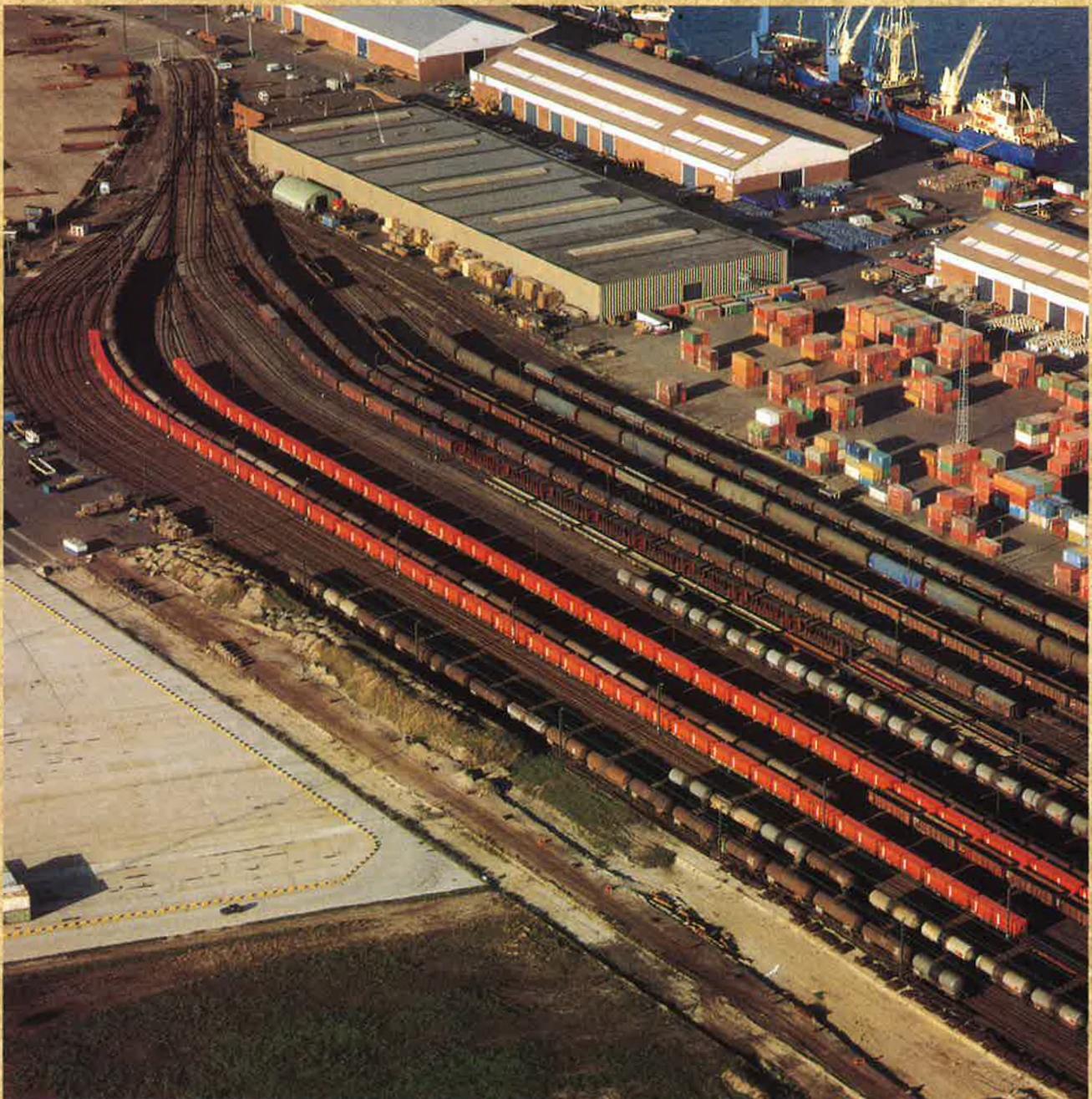


D O S S I E R

B-CARGO

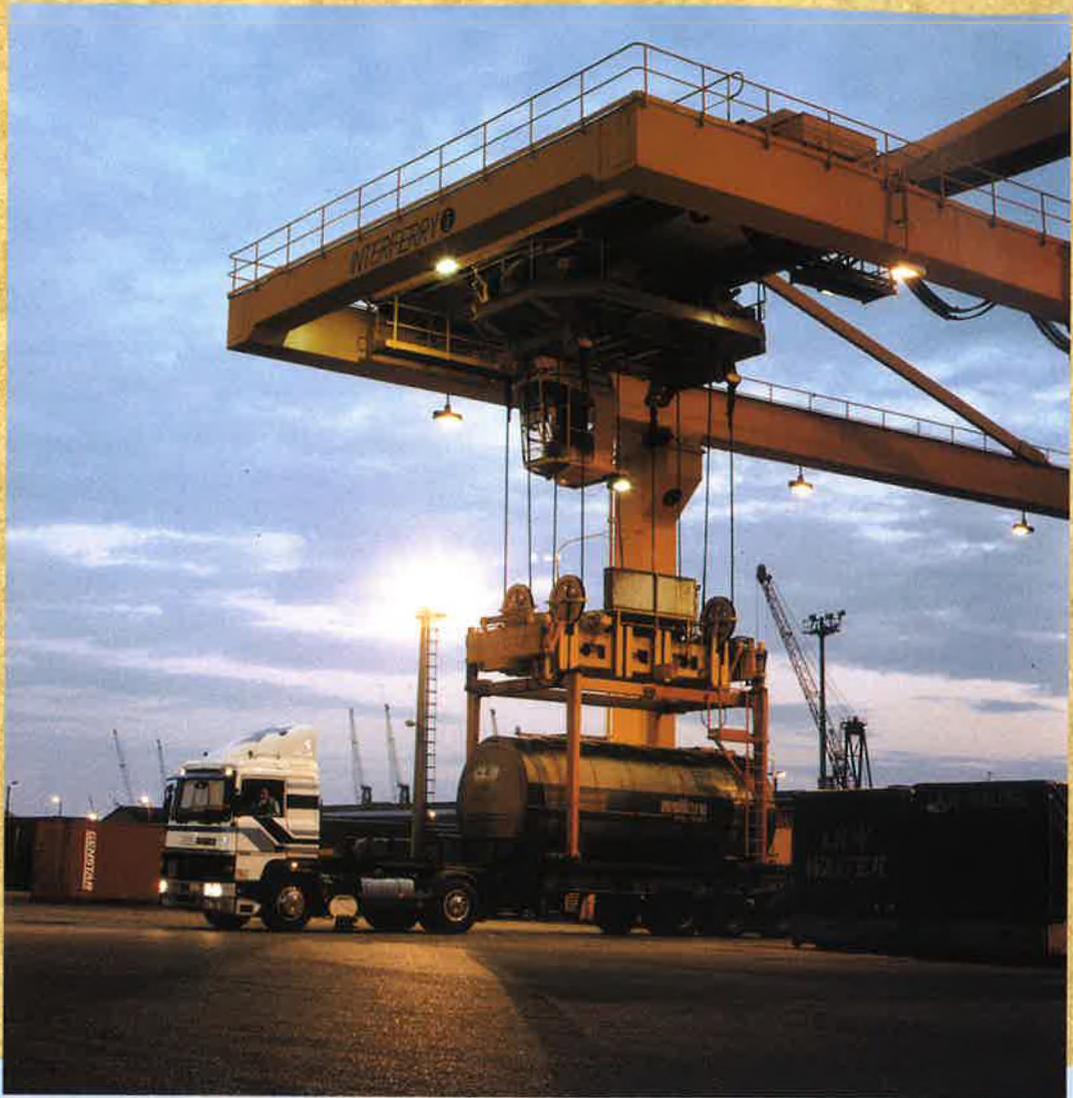
P A R T E N A I R E

I D E A L



Créneau de développement, l'intermodal sert le rail et la route

Le train ennemi de la voiture? Au contraire: le partenariat tourne rond



B-CARGO

partenaire idéal

Les besoins en transport ne cessent de croître. Tout donne à croire que l'importance du chemin de fer dans le secteur du fret va suivre cette tendance. Pour deux raisons essentielles. La maîtrise du trafic et la gestion de l'environnement appellent à une revalorisation du transport par train.

L'entreprise ferroviaire dont B-CARGO fait partie contribue de son côté à cette redynamisation en accordant une attention toujours plus soutenue à la qualité et au service. Ce dossier brosse un panorama de l'offre de B-CARGO. A conserver en bonne place.

Les produits

A chaque besoin sa formule



Pour répondre aux besoins, B-CARGO offre 3 types de services: les trains complets, le transport dif-fus et le transport intermodal ou combiné.

Nous vous proposons un rapide survol de ces différentes formules.

Les trains complets

Le chemin de fer est particulièrement conseillé et rentable (pour les expéditeurs et pour B-CARGO) dans le cas de transports volumineux ou de fort tonnage. Des chargements de produits pétroliers ou

de marchandises en vrac (jusque 1.500 tonnes), des voitures ou des poutres métalliques (deux ou trois centaines au minimum), ou des produits finis ou semi-finis en grande quantité... à chaque fois chargés au même endroit, et pour une destination unique. Les envois de 800 tonnes et plus partent en trains complets, nationaux ou internationaux, selon la demande du client. En fonction de la destination et de la nature des marchandises, le client et B-CARGO élaborent un plan de transport adéquat. Pour les transports nationaux, l'opération est aisée: il suffit de définir un trajet d'un point A vers un point B. Les transports internationaux s'organisent un peu moins facilement mais tout aussi rapidement. Pour ces derniers, il faut surtout tenir compte des possibilités offertes par les autres réseaux ferroviaires à parcourir.

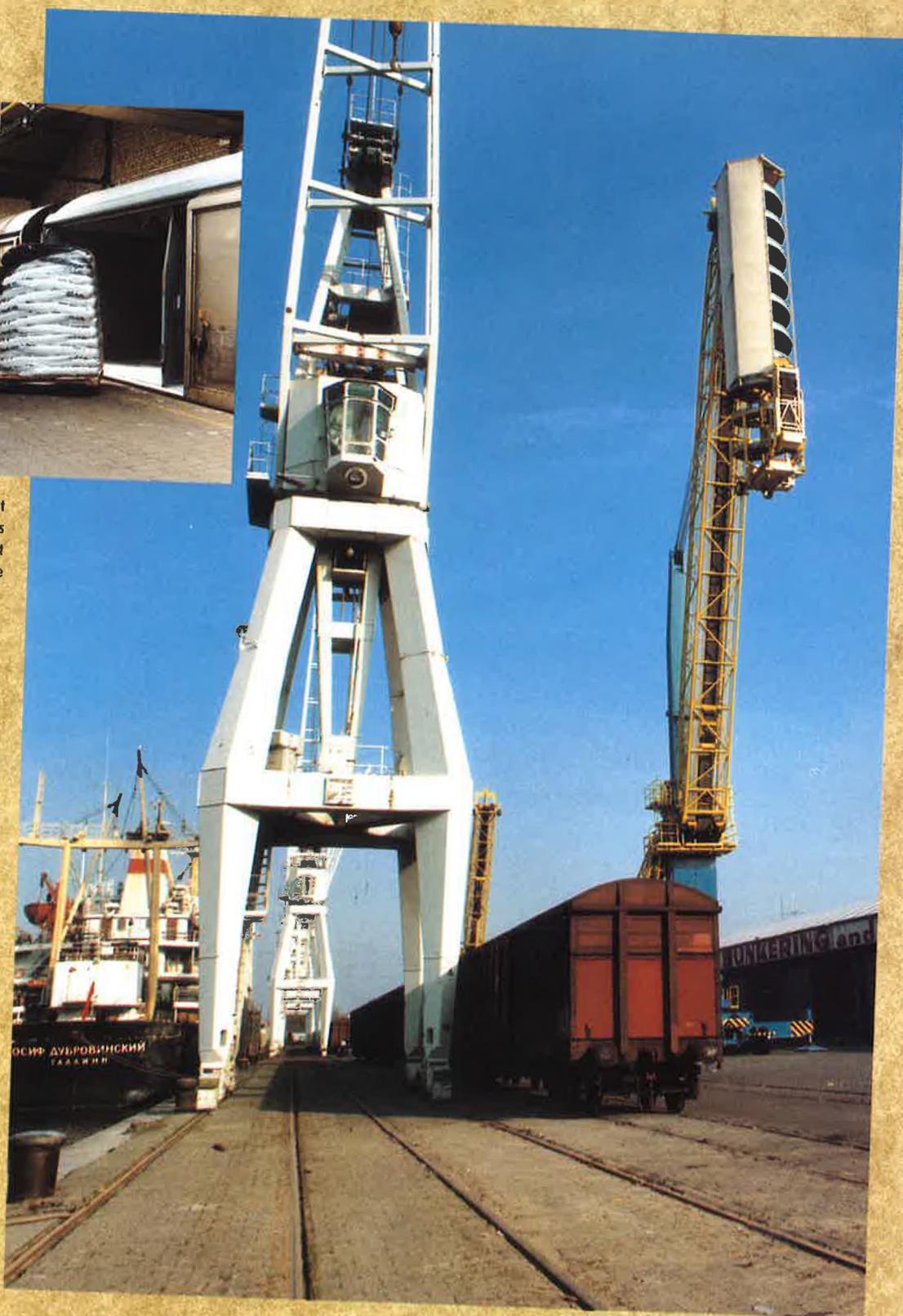
Just-in-time

L'avantage du train complet réside dans le fait qu'il peut s'intégrer dans le processus de production de l'expéditeur et du destinataire. Les délais de transport sont très précis; le train devient donc un maillon de la chaîne de production. Il offre au client la possibilité de travailler en just-in-time. Cela explique notamment que le train alimente les entreprises de montage de voitures en pièces nécessaires à l'assemblage et, en aval, évacue les véhicules neufs.





*Transports programmés et
manutention adaptée: petites
et grandes masses trouvent
leur voie... ferrée*





Autre avantage: les manutentionnaires de marchandises en vrac, dans des installations intégrées, sont en mesure de charger et de décharger dans des conditions optimales. Charger un wagon de 55 ou 60 tonnes ne demande que quelques secondes. On peut remplir un train complet de près de 1.200 tonnes en moins d'une heure. Certaines firmes ont même installé un transporteur permettant le transbordement immédiat des marchandises du bateau vers le train et vice-versa. Inutile de préciser qu'une telle installation améliore sensiblement l'efficacité.

En principe, le programme de transport est établi préalablement. Si nécessaire, toutefois, un assouplissement est possible. Ainsi, des trains supplémentaires peuvent être formés après concertation des intéressés et à condition de disposer du matériel de traction nécessaire à ce moment précis.

Le transport de sucre d'une raffinerie belge vers le port d'Anvers offre un exemple type de transport régulier par train complet. En saison, le train effectue une rotation complète en 24 heures. Le matin, il est chargé à la raffinerie, l'après-midi, il arrive au terminal où on le décharge et, à la tombée de la nuit, il rejoint son point de départ afin de prendre livraison d'une nouvelle cargaison de 1.200 tonnes. Les transports de charbon par trains de 1.200 tonnes nettes au départ d'Anvers vers les centrales électriques ou les cokeries sont similaires, de même que les trains de minerais pour la sidérurgie.

Trains facultatifs

Les trains complets sont parfois occasionnels ou "facultatifs". Un exemple: un client attend l'arrivée d'un bateau transportant 5.000 tonnes de cuivre à livrer en France.

L'expéditeur demande à B-CARGO d'assurer le transport terrestre. Tout est organisé à l'avance. Dès que le bateau est signalé à Flessingue et qu'il ne subsiste plus aucun doute quant à son arrivée, l'expéditeur prévient B-CARGO qui agit selon le plan prévu. A cet instant, B-CARGO connaît déjà la composition des différents trains qui mèneront les 5.000 tonnes de marchandises vers leur destination. En collaboration avec la SNCF, la grille horaire et le nombre de départs quotidiens sont déjà décidés.

Lorsque de tels cas se présentent, on peut s'appuyer sur les horaires en vigueur pour les trains facultatifs. Au cas où l'arrivée du navire et le chargement du train ne sont pas prévisibles, B-CARGO forme un train spécial dont les horaires ne sont fixés qu'après chargement.

Le transport de marchandises par train complet est donc la formule idéale. Les études de marketing annoncent toutefois une croissance relative des expéditions de plus petits volumes. Ce trafic "diffus" de chargements insuffisants pour bénéficier d'un moyen de traction exclusif gagne en importance.

Le transport conventionnel diffus

Sur un marché en proie à une vive concurrence, l'entreprise ferroviaire cherche à s'imposer en proposant un service rapide et fiable. Les fameux trains EurailCargo constituent le fer de lance de cette politique. EurailCargo est un concept de transport basé sur la fiabilité (délai de livraison garanti, tous les jours à la même heure), la régularité ►

RailEasy

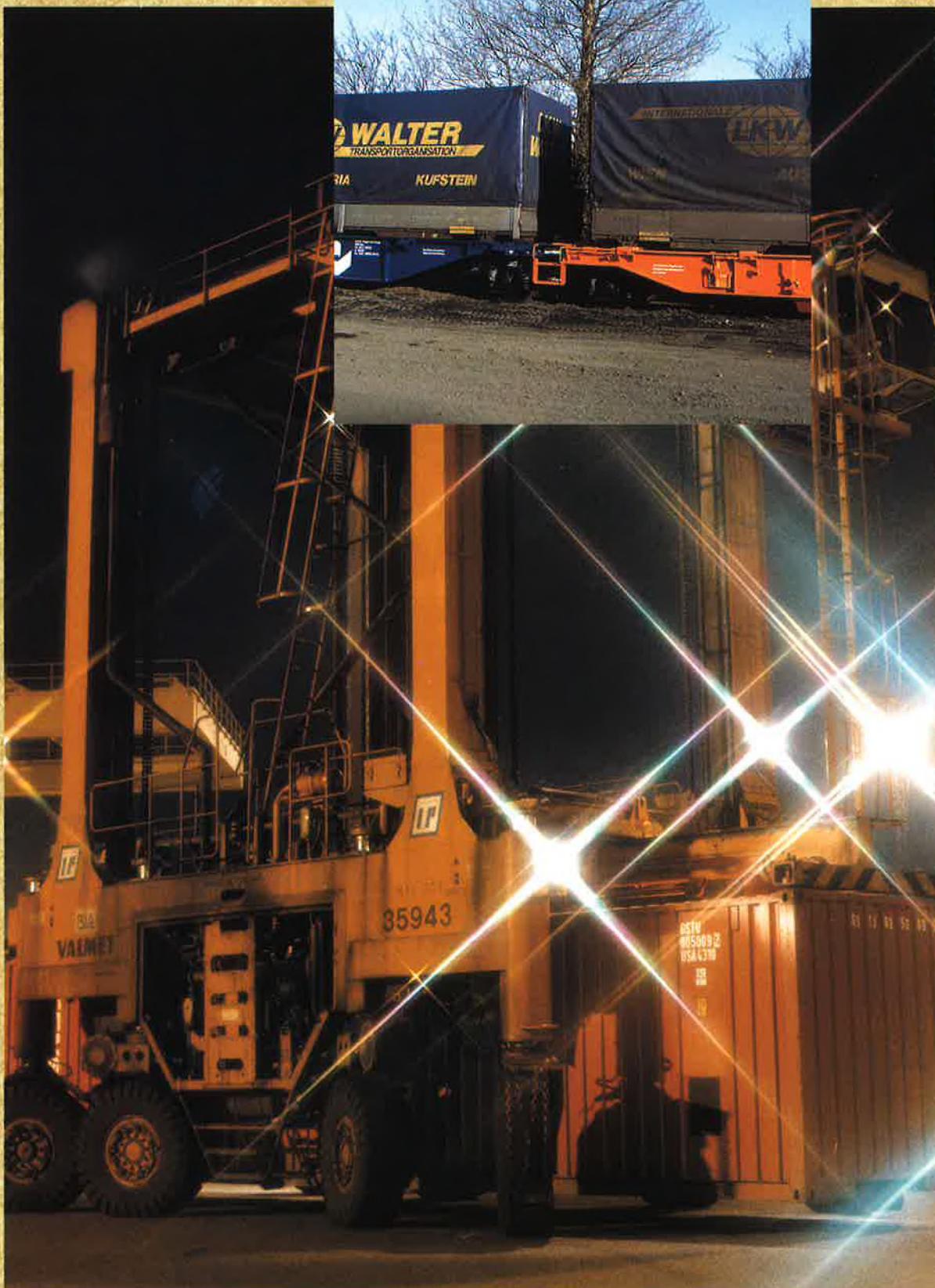
L'électronique participe aussi aux activités de gestion et de logistique du trafic ferroviaire. S'appuyant sur le réseau international de communication HERMES, qui permet l'échange de données entre réseaux ferroviaires, B-CARGO commercialise un système télématique appelé RailEasy qui rend possible la localisation des wagons en mouvement.

Sous le couvert d'un mot de code, les clients peuvent se brancher sur le système et suivre en temps réel le déroulement de leurs transports. Où se trouvent mes wagons? Ont-ils déjà franchi la frontière? Les informations relatives aux départs et arrivées dans une gare étrangère peuvent ainsi être transmises en direct.

C'est un échange de "questions-réponses" qui organise l'information. Dans d'autres cas, le client reçoit systématiquement un message, à des moments convenus. Il est alors servi sans devoir interroger le système.

RailEasy permet de mieux gérer tant le trafic qu'un parc de matériel roulant. La réduction partielle de la gestion "papier" accroît la productivité réelle du client autant que celle du transporteur ■

"Boîtes" et "caisses"
prennent le train pour
de longs trajets. Le
camion les enlève et
conduit à domicile





(départ tous les jours ouvrables), et la rapidité (pas d'arrêt aux frontières ni de triage intermédiaire). Seules les liaisons répondant aux exigences les plus strictes en la matière jouissent du label de qualité EurailCargo. Les envois EurailCargo sont suivis en permanence. Une simple mention en lettre de voiture suffit pour obtenir ce régime de qualité. Le contrat - chose importante pour les programmes just-in-time - mentionne les jour et heure précis d'arrivée à destination.

Tous azimuts

Quatre liaisons EurailCargo sont assurées actuellement, tous azimuts. Le train Interdelta relie la Belgique au sud-est de la France. Les wagons quittent leur point de chargement dans l'après-midi du jour A et atteignent leur destination finale le matin du jour C. Interdelta roule tous les jours de la semaine (du lundi au vendredi), y compris en période de vacances, et toujours suivant le même horaire. Il rentre en Belgique du mardi au vendredi. Selon les mêmes principes, le Norlink relie la Belgique à la Scandinavie cinq fois par semaine. Le transport, du point de chargement à la destination finale, dure au maximum deux jours (Danemark), trois jours (Suède méridionale et centrale et la région d'Oslo en Norvège) ou quatre jours (les autres régions de la Suède et de la Norvège). Ce train direct assume les transports conventionnels et intermodaux.

Le Scaldo assure une liaison directe avec Vienne et l'Autriche orientale en moins de 48 heures. Le Cargo Bayern dessert quatre zones de l'Allemagne méridionale (Rhin-Neckar-Sarre, Stuttgart, Munich et Franken). Il arrive à destination en 48 heures. Comparé aux anciens

délais, il comptabilise donc un gain de temps de 24 heures.

Enfin, une nouvelle liaison est en cours d'élaboration. Elle nous reliera au sud-ouest français. Et l'Italie sera bientôt également accessible, par extension et adaptation du Porta d'Italia-express.

Le transport combiné

Le transport intermodal, ou combiné, est un segment de développement très porteur en trafic ferroviaire, car il allie les atouts de la route à ceux du rail.

Il s'agit d'un concept simple: des camions transportent les marchandises par conteneurs ou caisses mobiles vers un terminal spécialement aménagé. Là, les "boîtes" et "caisses" sont transbordées sur un train qui les achemine à longue distance via des axes majeurs. Une fois arrivé au terminal de destination, le train cède la place au camion qui se charge du transport terminal.

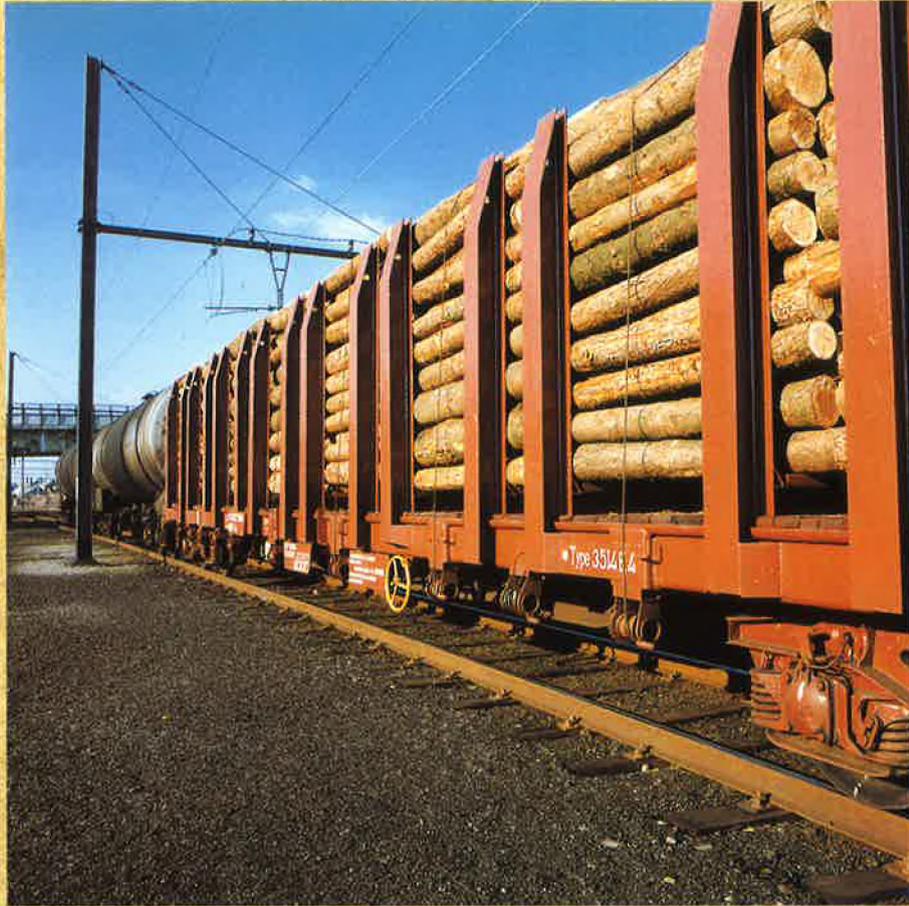
En quelques années, la part du transport intermodal dans le trafic par conteneurs s'est accrue de 10 à 15 % alors que pour le feroutage ou trafic rail-route, la croissance a atteint 25 à 30 %. Un certain nombre de pays ainsi que la Communauté européenne stimulent ce type de transport. Ils y voient une alternative optimale à un transport routier jugé parfois trop préjudiciable à l'environnement. Pour cette raison et pour cause de saturation du réseau routier, certains experts prévoient un triplement probable du transport combiné à l'horizon 2010. L'intégration économique européenne à l'est comme à l'ouest et la croissance qui l'accompagne influencent sensiblement ces prévi-

La lettre de voiture électronique

Dans un futur proche, la lettre de voiture électronique remplacera les lettres de voiture nationales et internationales et sera d'application pour tous les types de transports. C'est d'une véritable révolution qu'il s'agit. Les échanges de données entre le client et le transporteur seront considérablement simplifiés. L'allègement du travail administratif libérera du temps qu'on pourra consacrer au suivi de la clientèle et à l'élaboration qualitative de programmes de transport taillés sur mesure. ■

sions. Actuellement, notre pays compte 12 terminaux de transport combiné. Des trains directs relient certains d'entre eux aux principales zones économiques européennes. Des travaux visent l'amélioration des grands axes de circulation, le raccordement des réseaux routier et ferroviaire dans les terminaux et une augmentation des capacités telle que la croissance de la demande puisse être absorbée.

Le matériel utilisé est diversifié: semi-remorques à trois essieux, conteneurs ISO et caisses mobiles en versions classique, trémie ou citerne, etc. Ce secteur d'activité est un exemple type de collaboration entre B-CARGO et d'autres entreprises (privées ou à participation de la SNCB) actives dans l'organisation du transport combiné. ■



A la mesure des rondins ou bien étanches pour une protection absolue... des wagons adaptés à chaque marchandise



Evolution constante

Depuis quelques années, la SNCB adapte son parc de wagons aux besoins du marché et aux exigences de sa clientèle. Rationalisation, transformation de types existants et achat de wagons neufs sont ses trois instruments.

Le transport de marchandises s'effectue en wagons "réseau" et en wagons P. Des loueurs privés mettent les wagons de type P à la disposition des locataires. La SNCB reçoit en outre un grand nombre de wagons en provenance d'autres réseaux ferroviaires qui dans de nombreux cas chargent du fret de retour vers le pays d'origine.

La SNCB est propriétaire d'environ 27.000 wagons de types très divers. En une décennie, son parc a été comprimé de quelque 30 %. Il faut toutefois tenir compte du fait que, pendant ce temps, la charge utile moyenne des wagons est passée de 35 à 42,5 tonnes. De plus, la modernisation et une meilleure organisation permettent une utilisation plus efficace.

Les grands types

Au total, la SNCB propose environ 30 types de wagons. La gamme comprend des wagons à deux ou à quatre essieux, certains ayant une capacité de 22,5 tonnes par essieu (en régime D).

Les types les plus utilisés appartiennent aux catégories suivantes.

* Les wagons de type E sont utilisés pour le transport de charbon, de ferraille etc. Ils sont chargés et déchargés au moyen de grues.

* Les wagons de type F - ouverts - servent au transport en vrac de minerais, charbon, coke, gravier, etc. Ils sont pourvus d'un système de déchargement manuel ou semi-automatique.

* Les wagons de type H sont fermés et pourvus de parois coulissantes. Ils conviennent aux chargements

palettisés.

* Les wagons de types K et R sont plats et pourvus de ranchers ainsi que de haussertes latérales et de tête rabattables. On les utilise entre autres pour le transport de produits métallurgiques longs, de bois, de machines, de véhicules, etc.

* Les wagons de type S sont également plats, de type spécial. Selon les cas, on les destine au transport de conteneurs, d'arbres ou de tôles en rouleaux.

* Les wagons de type T protègent les marchandises des intempéries. Leur toiture est amovible, pour le chargement et le déchargement. Ils transportent des aciers plats ou, dans d'autres versions, de la chaux et des engrais.

Un wagon à quatre essieux de la nouvelle génération peut porter par exemple une charge utile de 65 tonnes. Les lignes belges sont toutes équipées pour cette charge. Et toute l'Europe sera bientôt alignée sur cette norme de 22,5 tonnes par essieu (et même 25 en phase suivante).

Transformations appropriées

La transformation des wagons permet de les adapter aux exigences du marché et à l'évolution des techniques de manutention. La modernisation d'un matériel toujours utilisable qui ne demande pas de modifications trop importantes offre les mêmes avantages que l'achat d'un matériel neuf, mais à un coût réduit.

En outre, cette méthode autorise les spécialisations "à la carte", répondant aux desiderata d'une clientèle qui veut faire transporter ses marchandises dans les meilleures conditions. Des suggestions émanent parfois des hommes marketing de chez B-CARGO qui ont décelé de nouvelles tendances, ou du bureau central de répartition, lorsque celui-ci constate des insuffisances d'effectif. Lorsque son propre parc ne suffit pas, la SNCB prend des wagons en location pour remplir des missions inattendues ou répondre à une hausse subite de la demande. A contrario, la SNCB loue à son tour ses wagons aux clients qui désirent les utiliser à des fins particulières. ■

Tarifs

Le marché donne le ton

B-CARGO est comme une entreprise au sein de la SNCB, chargée de commercialiser le transport de marchandises. B-CARGO fournit un produit de qualité à des prix de marché afin de réaliser un bénéfice normal.

Les tarifs du transport national sont fixés en fonction de la situation du marché dans les limites du prix de revient. Suite à sa demande de prix, le client reçoit rapidement les tarifs en vigueur pour le type de transport demandé et s'il marque

son accord, B-CARGO conclut un contrat particulier.

La procédure est la même pour les contrats de transport international, dans lesquels B-CARGO intègre les offres des réseaux concernés. Un système international a été mis sur pied qui, à quelques exceptions près, fixe le niveau des prix et les conditions administratives et financières. Un barème international de prix directs de bout en bout sert d'instrument de base. ■

Dans les ports, à l'arée des villes, sur les raccordements industriels, le rail est un partenaire pour tous les secteurs économiques



Planification souple

Il n'est guère possible d'acheminer une masse de 1.800 tonnes (tare incluse) dans la désorganisation. Sans planification, un train peut atteindre Milan mais le voyage prendra peut-être une semaine; si tout est bien préparé, il arrivera à destination en moins de 48, ou même 36 heures. Une concertation bien huilée client/Transport SNCB/B-CARGO/gare est indispensable. Le service Transport de la SNCB examine comment, où et quand les wagons chargés de marchandises seront réceptionnés. Il établit le plan de transport en accord avec tous les intéressés. A la réception d'une rame, la gare contrôle l'exécution du contrat (notamment la présence des documents de transport) et veille au respect des normes de sécurité, entre autres la réglementation en matière de transport de produits dangereux. Enfin, elle prévoit un moyen de traction. ■

Centres de transport multi-fonctionnels

Actuellement, la SNCB étudie l'équipement de centres de transport multi-fonctionnels. Il s'agira de plateformes qui fourniront des prestations logistiques: transbordement de wagon à camion et inversément, entreposage, gestion de stock, transport routier terminal, etc.

B-CARGO destine ce concept aux entreprises qui ne disposent pas d'un raccordement particulier. ■

En ligne de front

Les vendeurs B-CARGO sont à l'entière disposition des clients actuels et potentiels. Partant des besoins exprimés par ceux-ci, B-CARGO organise un transport taillé sur mesure, avec plan d'acheminement et offre de prix. Ils prennent particulièrement en charge les nouveaux transports et assurent le suivi des accords existants. Ils veillent au bon déroulement des prestations et apportent d'éventuelles améliorations en concertation avec le client. ■

Service central

1000 BRUXELLES
Rue Ravenstein 60 ble 24
Tél. 02/525 46 62
Fax 02/525 46 25

Dans les districts

1000 BRUXELLES
Boulevard Adolphe Max 142
Tél. 02/219 00 40
Fax 02/224 66 06

2000 ANVERS
Century Center 7^e verdieping
De Keyserlei, 58-60 b19
Tél. 03/233 02 68
Telex 31 814
Fax 03/231 06 58

3500 HASSELT
Stationsplein 4
Tél. 011/22 32 65
Fax 011/22 29 50

4000 LIEGE
Boulevard de la Souvenière 87
Tél. 041/23 17 13 - 23 63 13
Telex 42 655
Fax 041/21 26 44

5000 NAMUR
Rue Borgnei 7
Tél. 081/25 23 63
Fax 081/25 23 64

6000 CHARLEROI
Quai de la Gare du Sud 1
Tél. 071/60 23 60 - 60 23 87
Telex 51 599
Fax 071/60 23 92

6700 ARLON
Avenue de la Gare 61
Tél. 063/22 41 15
Fax 063/22 41 15

7000 MONS
Square Franklin Roosevelt 14
Tél. 065/32 23 65
Fax 065/32 23 04

8000 BRUGES
Stationsplein 2
Tél. 050/38 81 64
Fax 050/38 18 80

8500 COURTRAI
Stationsplein 7
Tél. 056/22 00 49
Fax 056/22 96 89

9000 GAND
Koningin Maria Hendrikaplein 2
Tél. 091/22 71 00 - 41 23 60
Fax 091/41 23 67

