

L'eau de Valvert a un accès direct au réseau

Le premier juillet dernier, le raccordement au réseau de l'usine Valvert à Etalle, dans la province du Luxembourg, était inauguré en grande pompe. L'eau minérale ardennaise a donc choisi le rail pour assurer son expansion. Michel Daerden, ministre fédéral des Transports, Robert Collignon, ministre-président de la Région wallonne et Michel Damar, président de la SNCB, étaient du voyage inaugural sur la nouvelle ligne.

Opérationnelle depuis le début du mois de juin 1997, la nouvelle ligne 289 raccorde l'usine de Valvert à la ligne 155, qui relie Marbehan et Virton. D'une longueur de 4,6 km, cette voie rejoint directement le grand hall à l'arrière de l'usine sur le zoning Gantaufet d'Etalle. A l'exception du premier site TGV à Antoing et des tracés rectificatifs de ligne comme la courbe Aubange-Athus (1994), ce nouveau raccordement ferroviaire en site neuf est une première pour la SNCB depuis la liaison Ottignies/Louvain-la-Neuve construite il y a vingt-cinq ans déjà. L'inauguration officielle, qui s'est déroulée le premier juillet, a vu la participation de plusieurs personnalités intéressées au premier chef par la nouvelle infrastructure. Michel Daerden, ministre fédéral des Transports, Robert Collignon,

ministre-président de la Région wallonne et Michel Damar, président de la SNCB, plusieurs parlementaires, des hauts responsables de la SNCB et la plupart des représentants des autorités publiques de la région ont quitté Marbehan dans un autorail pour emprunter la ligne 289. Ils ont ainsi pu découvrir le nouveau tracé. La nouvelle voie unique et non électrifiée permettra aux trains chargés d'eau minérale de rejoindre le réseau principal de la SNCB à Marbehan. Les palettes sont expédiées en wagons conventionnels vers les plates-formes de distribution du Groupe Perrier en France. Par ailleurs, les conteneurs partent pour la grande exportation, via le port d'Anvers.

L'investissement global en dehors de l'usine s'élève environ à 100 millions. La Région wallonne en a subsidié la plus grande partie. Pour le financement des installations ferroviaires, un accord de participation a été mis au point entre la SNCB et Valvert.

Cette collaboration avec la Région wallonne est une première pour la SNCB et le ministère fédéral des Transports. Comme l'a rappelé Robert Collignon dans son discours inaugural, cette participation fait partie des efforts de la Région pour assurer le redéploiement économique de la Wallonie.

Des avantages pour tout le monde

Pour les autorités régionales et locales, la construction de la voie est évidemment un instrument utile pour réduire la gêne du transport routier tout en offrant une alternative fiable à Valvert. Le bourgmestre d'Etalle, Guy Charlier, a d'ailleurs joué un rôle important dans le montage de l'opération.

Pour Valvert aussi, qui appartient au Groupe Perrier, le rail offre des avantages séduisants. Le fait que la plupart des grossistes français sont raccordés au rail a poussé les dirigeants de l'usine à promouvoir l'utilisation du rail. Mais ils ont aussi été guidés par l'aspect écologique du transport ferroviaire, un aspect non négligeable pour "l'eau sauvage". De son côté, la SNCB encourage toujours ses clients à construire des raccordements, quand la situation le permet. "La priorité de la SNCB reste de mettre en place des raccordements ferroviaires pour relier directement les clients au réseau", confirme Walter De Rijck, de la division Ventes de B-Cargo. "Nous avons d'ailleurs un programme d'aides





de quatre wagons par jour, et le rythme a progressé sans cesse", affirme Eric Van Bruwaene, chef de gare de Marbehan. "Pour l'instant, une desserte de 12 wagons transportant 34 palettes de 672 bouteilles d'un litre et demi est prévue chaque jour. Pendant les six premiers mois d'exploitation de la nouvelle ligne, Valvert devrait ainsi expédier 20.000 tonnes vers la France. Et en 1998, le groupe espère atteindre 60.000 tonnes."

La desserte quotidienne part de l'usine pour la gare de Woippy, dans l'Est de la France. "Valvert continue à utiliser le camion pour les petites distances, essentiellement la Belgique, une partie de la France et le Luxembourg", explique Eric Van Bruwaene. "A terme, Woippy servira de plate-forme pour les expéditions européennes de toutes les marques du groupe."

Il est prévu d'installer un portique à conteneurs avant la fin de l'année. Les conteneurs sont destinés à la grande exportation. Ils partent actuellement en camion vers Athus où ils sont chargés sur wagon pour Anvers et de là, par bateau, vers le Japon, le Canada et les Etats-Unis notamment.

L'objectif est de parvenir à charger les conteneurs directement dans l'usine sur le train. Valvert compte donc résolument sur le rail pour assurer son expansion, en Europe et dans le monde. □

pour encourager les clients qui le souhaitent à investir dans le rail. Il n'y a pas de formule toute faite. Cela dépend notamment de la situation et du potentiel du trafic. Ensuite, nous discutons avec l'entreprise."

Une production en hausse

L'usine de Valvert est fonctionnelle depuis la fin de l'année 1990 et a déjà produit sa 500 millionième bouteille, preuve du succès de cette eau minérale. Après avoir procédé à des analyses étendues, le Groupe Perrier s'était rendu compte que la région produisait une eau de grande qualité et intéressante d'un point de vue

commercial. Les installations sont très respectueuses de l'environnement. Ainsi, l'usine ne puise pas l'eau directement dans la nappe phréatique mais utilise les trop-pleins qui s'écoulent de nombreuses sources, pour ne pas entamer les réserves d'eau. La production de l'usine ne représente d'ailleurs qu'une petite partie des écoulements naturels. Bien sûr, l'eau est contrôlée en permanence, de sa sortie de terre jusqu'à la mise en bouteille. Elle séjourne dix-huit ans sous terre avant d'être mise en bouteille. Ce filtrage exceptionnellement lent explique la qualité de l'eau.

"Dès la mise en service de la ligne, nous en étions au rythme