

# Toute la chaîne de transport

**Pour améliorer sa force concurrentielle en tant que groupe ferroviaire à l'intérieur du marché unique européen, la SNCB a donné un nouveau profil à ses plus importantes filiales spécialisées dans le secteur des marchandises. Cette réorganisation a conduit à la fusion des s.a. Ferry-Boats, Interferry et de la division ferroviaire d'Edmond Depaire en une entité nouvelle appelée s.a. Inter Ferry Boats (IFB).**

**U**ne étude récente, réalisée par le consultant londonien Mercer-Management-Consultants, avait en effet confirmé qu'une réorganisation des filiales de la SNCB permettrait de jeter les bases d'un grand groupe belge spécialisé en expédition ferroviaire, capable de jouer un rôle substantiel sur le marché européen.

IFB est une entité forte, entièrement orientée vers le secteur de l'expédition ferroviaire et sa logistique, qui agit dans les domaines où Ferry-Boats, Interferry et Edmond Depaire ont prouvé leur performance. L'entité ainsi constituée possèdera une taille comparable à celle de ses plus importants concurrents sur le marché européen. IFB bénéficiera ainsi d'une capacité d'investissement et d'expansion significative.

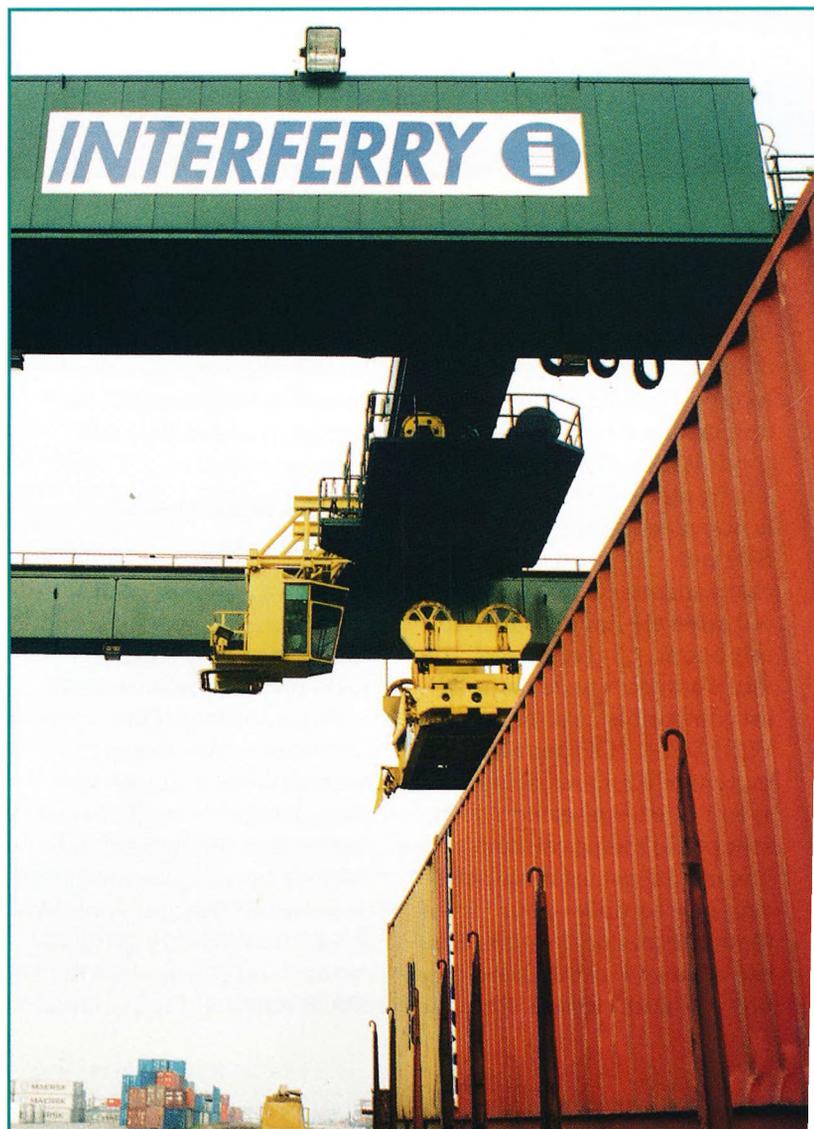
## **Une structure transparente**

La concentration de ces trois filiales s'organise principale-

ment autour de deux pôles d'activités: la logistique ferroviaire et le transport des marchandises par rail effectué, soit de façon conventionnelle, soit selon des formules intermodales. Cette polarisation doit permettre de simplifier et de clarifier la structure du groupe, de la rendre plus facilement compréhensible par le client. Cette transparence de structure est une exigence, surtout dans un secteur tel que celui du transport intermodal qui connaît un développement soutenu.

Dans ce contexte, il importe de réaliser une intégration optimale des flux de transport existants et d'améliorer le profil des segments de marché qui bénéficient d'un grand potentiel. Il importe aussi de clarifier le rôle des opérateurs, tant sur le plan de la logistique que sur celui du transport.

Les activités sont notamment regroupées pour permettre les synergies nécessaires entre les partenaires du groupe et supprimer une concurrence 'interne' inutile. C'est l'efficacité



des différentes sociétés composant ce groupe et leur capacité à acquérir de nouvelles parts de marché qui en bénéficiera. IFB propose à ses clients un service 'one-stop-shopping', qui coordonne et vend tous les aspects du transport. Cette approche cadre à la philosophie sous-jacente qui anime IFB: simplifier et clarifier l'offre tout en proposant un service à haute valeur ajoutée. A l'intérieur du groupe SNCB, l'entité IFB agit en complémentarité avec B-Cargo, qui commercialise le produit ferroviaire proprement dit. L'ensemble 'filiales/B-Cargo' propose un service de transport qui intègre à la fois l'acheminement par rail et route tout en prenant à son compte l'ensemble des maillons de la chaîne de transport qui comprennent des services tels que la logistique,

le suivi, le stockage et la gestion des produits. La nouvelle filiale traite tous les aspects des trafics ferroviaires conventionnels en charges complètes ainsi que les chargements maritimes et aériens, le stockage et la distribution. Elle se charge d'expédition et de logistique dans le domaine du transport intermodal à composante ferroviaire. Dans ce cadre, elle exploite un certain nombre de terminaux: Dry Port Muizen, DPML (Mouscron/Lille), Zomerweg (port d'Anvers), Cirkeldyck (à l'arrière de la darse Delwaide à Anvers), Farman (Gand - port maritime). Elle assure la circulation de plusieurs trains-shuttle - dont certains réservés à un client unique - entre les ports belges et des points de chute étran-

gers tels que Rotterdam ou Strasbourg.

Dans le cadre de North European Network, elle coordonne les échanges de conteneurs sur l'axe nord-sud autour d'un hub situé à Muizen, avec des antennes notamment vers Mouscron ou Athus.

Elle offre en outre tous les services nécessaires en amont et en aval du transport.

Toutes activités confondues, le chiffre d'affaires de la nouvelle filiale devrait s'élever à 2,3 milliards de francs en 1998. □

## Le 75ème anniversaire de Ferry-Boats

Juste après la première guerre mondiale, plusieurs entrepreneurs eurent l'idée de créer un service de ferry-boats sans transbordement, circulant entre la Grande-Bretagne et la Belgique. En raison de leur excellente situation géographique Harwich et Zeebrugge s'imposèrent comme les deux têtes de pont de cette liaison. C'est ainsi que fut créée le 16 avril 1923 la Société belgo-anglaise des ferry-boats (S.B.A.). Ses activités démarrèrent avec un capital de trois millions de francs, dont la moitié provenait du 'Great Eastern Train Ferries Ltd'.

La S.B.A. commença immédiatement la construction de terminaux et d'autres infrastructures, de telle sorte que la ligne Zeebrugge - Harwich put être inaugurée officiellement le 24 avril 1924. Le succès de la Société belgo-anglaise ne se démentit pas. Le nombre des traversées, fixé initialement à trois par semaine, fut rapidement revu à la hausse. De 1924 à 1928, l'ensemble du transport marchandises passa de 26.000 à 158.000 tonnes. Au fil des années, les ferry-boats ont acheminé de façon ininterrompue entre les deux rives de la Manche tous les types de marchandises. Cette forme de transport unique a entretemps fait l'objet de profondes modernisations. C'est ainsi que dans les années 60, les premiers transcontainers (ISO-box) étaient mis à quai.

En 1968, la connexion entre Intercontainer sur le continent et Freightliner en Grande-Bretagne fut établie grâce à l'ouverture du 'lift on/lift off service' des British Rail, entre Harwich et Zeebrugge. Deux traversées étaient effectuées quotidiennement.

Le transport transocéanique de containers se développa et conduisit à la création de l'Ocean Containerterminal à Zeebrugge et du terminal SNCB Interferry à Anvers.

