



Avec plus de capacité,
plus de terminaux

Une année record pour le **NEN**

2000 sera l'année du grand bond en avant pour le North European Network (NEN). Une progression due à l'augmentation considérable, dès le mois de mai, de la capacité du centre de triage de Muizen, la plaque tournante ferroviaire de ce réseau. Autre fait notable : plusieurs nouveaux terminaux vont être raccordés au NEN.

Offre de transport globale, le NEN repose sur une véritable autoroute ferroviaire qui relie quatre ports maritimes avec leur hinterland. Tous les jours ouvrables, un train quitte Dunkerque, Zeebrugge, Anvers et Rotterdam pour Muizen, près de Malines, où les wagons sont triés durant la nuit selon la destination et acheminés dès le lendemain à Athus, Mouscron, Paris et Duisburg. Les cargaisons rejoignent ensuite leur destination finale, le plus souvent par camion. La plaque tournante de Muizen, située au centre du réseau, permet d'atteindre une masse critique garantissant une liaison ferroviaire quotidienne vers chacun des quatre terminaux terrestres. Le NEN existe depuis quatre ans et son succès est largement confirmé. Ce qui n'a rien d'étonnant : des solutions de transport combiné sur courtes distances peuvent être pour la première fois proposées à des prix concurrentiels.

Win-win

Le NEN a créé une réelle situation win-win. Les armateurs peuvent diminuer le nombre d'escales et gagner un temps précieux, ou encore changer de

port tout en conservant le même opérateur ferroviaire. Le client final est desservi rapidement, à des conditions très concurrentielles. Enfin, sur chaque axe de transport, les partenaires du NEN sont en mesure de garantir un train à leurs clients, sans que ceux-ci ne doivent le remplir entièrement. N'oublions pas non plus l'environnement et la sécurité des transports qui y gagnent également. Grâce au NEN, il y a, tous les jours, 80 camions de moins sur les autoroutes entre Anvers et Duisburg...

D'un point de vue formel, le North European Network est une organisation sans capitaux propres qui a le statut de Groupement européen d'intérêt économique (GEIE). Il joue le rôle de centrale d'achat pour les quatre partenaires. CNC Transports est la division fret des chemins de fer français. ERS (European Rail Shuttle) est une joint-venture 50/50 entre les armateurs P&O Nedlloyd et Maersk - Sealand. Le troisième partenaire est le prestataire de services logistiques IFB (Inter Ferry Boats), filiale de la SNCB. Dernier partenaire : Terminal Conteneurs Athus opérateur terminal du sud de la Belgique.

Le NEN achète de la capacité à

B-Cargo (qui conclut des accords avec d'autres sociétés ferroviaires) et la répartit entre les partenaires. Dirigé à Zeebrugge, par Luc Kerckaert, sales & business development manager de IFB, le NEN se profile comme un produit orienté vers les clients et bénéficie d'une promotion active. "Nous offrons de la qualité, de la vitesse et de la flexibilité à un prix compétitif", assure Luc Kerckaert. "Nos atouts sont les mêmes que ceux d'un transporteur routier. C'est ce qui rend le NEN si novateur."

Doublement

En 1999, le volume transporté a atteint 75.000 TEU, soit la capacité maximale de Muizen à l'heure actuelle. En mai, le centre de triage passera de huit voies de 500 mètres chacune à 16 voies de 800 mètres. Un énorme bond en avant ! Cette année, de nouveaux terminaux entreront également en service : Charleroi Dry Port à Châtelet, Liège, Genk et Lyon. Par ailleurs, le Terminal à conteneurs trimodal privé de Willebroek est également relié au réseau. Le doublement du volume, qui atteindra alors 150.000 TEU, est donc largement acquis.

SEN

Les partenaires ont aussi de grands projets pour Lyon. Dans une première phase, dès la fin du mois de mai, les trains existants seront intensivement utilisés. Puis, à court terme, Lyon deviendra le "main hub" du SEN, le tout nouveau South European Network.

