



B-Cargo fait rouler un premier train sur le tracé historique du Rhin d'Acier

B-Cargo, la division fret de la SNCB, est la première à circuler sur le tracé historique du Rhin d'Acier. Cette importante ligne pour le trafic marchandises entre le port d'Anvers et la région de la Ruhr en Allemagne n'était plus utilisée depuis longtemps.

La SNCB plaide depuis toujours pour une réactivation rapide de cette ligne. Avec ce premier parcours, la SNCB entend faire évoluer le dossier et surtout faire savoir que B-Cargo est prête à réutiliser le plus rapidement possible cet axe pour le transport de marchandises.

Ce matin, à 10 heures, un train de B-Cargo partait du terminal du Main Hub, dans le port d'Anvers, à destination de Duisburg. Le train de marchandises atteindra cette cité industrielle allemande via le fameux Rhin d'Acier.

Ce parcours extraordinaire a été réalisé en parfaite collaboration avec Railion et ProRail.

Le dossier sur la réactivation du Rhin d'Acier fait depuis de nombreuses années l'objet de grandes discussions entre les Pays-Bas et la Belgique. Le dernier train à circuler sur le tracé historique de cette ligne est parti en 1993. La SNCB veut donner aujourd'hui un signal fort. La SNCB et sa division marchandises B-Cargo se profilent clairement en faveur d'une réactivation rapide du Rhin d'Acier et B-Cargo est prêt à circuler sur la ligne.

Pour l'instant, il faut encore effectuer trois changements de locomotive entre le port d'Anvers et Duisburg. Une fois le Rhin d'Acier totalement réactivé, le temps de parcours total sera réduit de moitié et passera de 6 heures (aujourd'hui) à 3 heures.

Avec les locomotives de type 77, B-Cargo dispose d'un matériel de traction diesel performant pour parcourir le Rhin d'Acier. Il s'agit d'engins multifonctionnels capables d'effectuer des opérations de triage et de parcourir de longues distances pour le transport de marchandises.

Une vingtaine de ces locomotives sont équipées et homologuées de manière à pouvoir circuler sur les réseaux hollandais et allemand.

En Belgique, le port d'Anvers et ses environs demeurent les activateurs des activités de B-Cargo. En ce qui concerne le transport de marchandises, 3 projets sont déterminants pour le futur. Il y a d'abord la construction de l'infrastructure autour du Deurganckdok et le développement de la rive gauche de l'Escaut. Ensuite, afin d'organiser au mieux les flux entre les rives gauche et droite de l'Escaut et de pouvoir résoudre les problèmes de capacité du tunnel Kennedy, la SNCB est favorable à une réalisation rapide du Liefkenshoektunnel. Enfin, il faudra encore réaliser le deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers. Cette liaison paraît indispensable pour décharger les flux qui transitent par le goulot d'étranglement d'Anvers-Nord. Le Rhin d'Acier offre des perspectives à long terme et si les projets cités énumérés ci-dessus sont réalisés, sa réactivation n'en reste pas moins importante.

B-Cargo reflète aujourd'hui l'ambition de la SNCB de rester un acteur incontournable du transport de marchandises par voie de fer et, sur le plan international, de rivaliser avec la concurrence pour des trafics déterminés.

B-Cargo, la division marchandises de la SNCB, se profile sur trois plans :

- *en tant qu'opérateur régional, elle propose ses compétences spécifiques pour la gestion, les manœuvres, les services logistiques spécifiques, la vente et marketing en Belgique ;*
- *comme spécialiste de segments (surtout l'acier et le transport combiné), elle offre un service sur mesure dans toute l'Europe en collaboration avec des filiales spécialisées (comme IFB) et d'autres partenaires ;*
- *en tant que manager de corridors, elle s'impose sur de grands axes internationaux en menant des stratégies d'alliance avec les réseaux voisins.*

B-Cargo a réalisé en 2006 un chiffre d'affaires de 385,5 millions d'euros. La division fret a réalisé un volume de 8,56 milliards de tonnes-km, soit 60 millions de tonnes.

B-Cargo rijdt met eerste trein over 'historische' IJzeren Rijn

B-Cargo, de vrachtdivisie van de NMBS rijdt vandaag als eerste over het historische tracé van de IJzeren Rijn. Deze belangrijke goederenlijn tussen de Antwerpse haven en het Ruhrgebied in Duitsland was jarenlang niet meer in gebruik.

De NMBS pleit al langer voor een snelle reactivering van de IJzeren Rijn. Met deze eerste rit wil de NMBS evolutie in dit dossier brengen en, vooral, aantonen dat B-Cargo klaar is om deze goederenverbinding zo snel mogelijk weer in gebruik te nemen.

Vanmorgen om 10 uur vertrok op de Main Hub terminal in de haven van Antwerpen een trein van B-Cargo richting Duisburg. De goederentrein zal deze Duitse industriestad bereiken via de veelbesproken IJzeren Rijn.

Deze opvallende rit werd gerealiseerd in perfecte samenwerking met Railion en ProRail.

Het dossier over de reactivering van de IJzeren Rijn wordt al jaren besproken tussen Nederland en België. In 1993 reed voor de laatste keer een trein over het historische traject van deze lijn. Vandaag wil de NMBS een duidelijk signaal geven. De NMBS en haar vrachtdivisie B-Cargo zijn duidelijk vragende partij voor een snelle ingebruikname, en B-Cargo is klaar om over de IJzeren Rijn beginnen te rijden.

Momenteel moet tussen de Antwerpse haven en Duisburg drie keer een frontwissel worden uitgevoerd. Eens de IJzeren Rijn volledig klaar is voor gebruik wordt de totale rittijd gehalveerd van 6 uur (vandaag) tot 3 uur.

B-Cargo beschikt met de locomotief Type 77 over de perfecte diesellocs om over de IJzeren Rijn te rijden. Het is een multifunctionele machine die niet enkel rangeringen kan uitvoeren, maar ook kan worden ingezet voor vrachtvervoer over lange afstanden. Een twintigtal van deze locs zijn uitgerust en gehomologeerd voor vervoer op het Nederlandse en Duitse net.

In België blijft het Antwerpse havengebied de motor achter de activiteiten van B-Cargo. Voor het goederentransport zullen een drietal projecten de toekomst bepalen. In de eerste plaats is er de aanleg van de infrastructuur rond het Deurganckdok en de ontwikkeling van Linkeroever. Om het verkeer tussen Linker- en Rechteroever vlot te laten verlopen en de capaciteitsproblemen van de Kennedytunnel op te vangen, is de NMBS voorstander van een snelle verwezenlijking van de

Liefkenshoektunnel. Vervolgens dient de tweede spoortoegang aangelegd te worden. Die verbinding is noodzakelijk om de flessenhals van Antwerpen-Noord te ontlasten. De IJzeren Rijn biedt perspectieven op lange termijn, als de voorgaande projecten gerealiseerd zijn, maar is daarom niet minder noodzakelijk.

B-Cargo toont vandaag de ambitie van de NMBS om de belangrijkste speler in het Belgische goederenvervoer per spoor te blijven, en om internationaal de concurrentie op bepaalde trajecten aan te gaan.

B-Cargo, de vrachtdivisie van de NMBS, profileert zich op drie vlakken:

- *als regionaal operator zorgt ze voor de consolidatie van haar marktaandeel door een compleet logistiek aanbod te verzorgen;*
- *als segmentspecialist (vnl. staal en gecombineerd vervoer), waarbij in samenwerking met gespecialiseerde filialen (zoals IFB) en andere partners een op maat ontwikkeld dienstenpakket in heel Europa aangeboden wordt;*
- *als 'corridor manager', waarbij de focus ligt op de grote internationale assen, en waar alliantiestrategieën met de buurnetten worden uitgewerkt.*

B-Cargo boekte in 2006 een totale omzet van 385,5 miljoen euro. De vrachtdivisie realiseerde een volume van 8,56 miljard ton-kilometer of 60 miljoen ton.