VOS CONTACTS A ANVERS

DISTRICT NORD-EST

Koningin Astridplein 27
2018 Anvers 1
Tél: 03/204 21 11
Fax: 03/204 29 00

Directeur du District
ir. T. Van den Berghen
Tél: 03/204 20 00

Affaires générales
ir. W. Redant,
chef de division
Tél: 03/204 25 00

F. Van Winckel,
chef de division adjoint
Tél: 03/204 25 50

F. Meynckens,
Public Relations
Tél: 03/204 25 80

Transport
E. Noë,
chef de division
Tél: 03/204 21 00

E. De Smet,
chef de division adjoint
Tél: 03/204 21 10

Matériel
ir. G. Lauriks,
chef de division
Tél: 03/204 22 00

ir. J. Mariën
chef de division adjoint
Tél: 03/204 32 60

Infrastructure
ir. F. Verbruggen,
chef de division
Tél: 03/204 23 00

ir. H. Engeler,
chef de division adjoint
Tél: 03/204 27 00

AGENCE COMMERCIALE

Wapenstilstandlaan 47
2600 Berchem
Tél: 03/272 07 22
Fax: 03/236 93 31

Chef d'agence
L. Segers

Equipe de vente
O. Mets, sous-chef de bureau, prospecteur:
- produits chimiques et engrais;
- expéditeurs.

J. François, prospecteur:
- produits agro-alimentaires;
- bois et dérivés du bois;
- produits des carrières;
- secteur du fer et de l'acier;
- autos;
- machines.

CHEFS DE GARE

Anvers-Central
L. Van Ingelgem
Tél: 03/204 24 00

Anvers-DS
T. Van Geert
Tél: 03/204 34 00

Anvers-Nord
P. Vanderplaetsen
Tél: 03/204 42 00

Anvers-Schijnpoort
A. Saelen
Tél: 03/204 31 50

B CARGO

Editeur responsable: W. Van Gestel - rue de France, 85 - 1070 Bruxelles - 1995.

ANVERS

Rail / Port
Vivre en synergie



Anvers et le rail
INTERETS COMMUNS

Dans le contexte de concurrence qui oppose les ports européens, une infrastructure ferroviaire de qualité et le soutien d'une société de chemin de fer dynamique se révèlent d'une importance cruciale.

Du point de vue de l'intégration du rail, Anvers n'a rien à envier à ses concurrents. Premier port ferroviaire européen, Anvers est peut-être même le leader mondial dans ce domaine. D'ailleurs, la part que représente le port dans le transport de marchandises par B-Cargo est très élevée. Une importance qui vaut aussi bien pour le secteur maritime que pour le secteur industriel de la zone portuaire. Il suffit de jeter un oeil sur les statistiques pour se convaincre que les deux partenaires étaient faits pour s'entendre.

Ce dossier entend mieux faire connaître B-Cargo et surtout, donne de nombreuses informations pratiques. A titre indicatif et pour situer l'entreprise, nous avons rassemblé quelques données marquantes sur ces premières pages.

DES CHIFFRES IMPRESSIONNANTS

Plus de 14.000 hectares: cette surface immense est occupée par le port d'Anvers et les industries qui y sont établies. Avec une capacité de stockage de 12 millions de mètres carrés, le port d'Anvers est le plus grand magasin d'Europe. Outre l'entreposage et la distribution, le développement des activités de transport et de transbordement est spectaculaire. Entre 1981 et 1993, le nombre de conteneurs traités a plus que doublé pour atteindre 1,88 millions TEU. Pendant la même période, le volume de marchandises manipulées à Anvers est passé de 31,1 à 46,8 millions de tonnes. Le trafic roll on/roll off, pour sa part, a augmenté de 1,7 à 2,93 millions de tonnes.

Les navires marchands qui accostent à Anvers naviguent sous le pavillon d'environ 110 pays différents. Près de 300 lignes maritimes régulières desservent 800 destinations au-delà des mers. Au total, plus de 15.000 navires quittent Anvers chaque année. Six cents ports dans le monde sont reliés à Anvers au moins une fois tous les deux mois. Une fois par semaine, il y a un départ pour 325 ports différents. Et 50 ports font l'objet d'une liaison quotidienne.
Les atouts du port d'Anvers sont multiples: des prestations de qualité, un service impeccable et surtout une position géographique avantageuse. En effet, 100 millions de consommateurs vivent dans un rayon de 350 kilomètres. Autres facteurs qui expliquent le succès d'Anvers: un réseau extrêmement dense de voies ferrées, de routes et de voies navigables. Plus qu'ailleurs encore, le chemin de fer constitue ici l'outil de travail idéal pour les expéditeurs, les transbordeurs et les industriels.



LA QUALITÉ PAIE

Dans le port, le réseau ferroviaire atteint une longueur de 900 km. Chaque quai compte de deux à cinq voies. Tous les magasins, entrepôts et établissements industriels sont accessibles facilement par le train.

Anvers est la destination finale d'une douzaine de lignes ferroviaires internationales. Chaque jour, 140 trains chargés de marchandises quittent le port et 110 y entrent. En 1993, 662.078 wagons chargés sont passés par le port d'Anvers, au départ et à l'arrivée. La moitié d'entre eux faisaient partie de trains complets.
D'autres chiffres particulièrement révélateurs méritent d'être cités. Sur les 102 millions de tonnes de marchandises traitées par le port en 1993, B-Cargo en a transporté 15 millions. Ce qui représente 26 % du transport total de marchandises en Belgique par le rail (57,7 millions de tonnes au total). Si on y ajoute les transports pour les entreprises industrielles (environ 10 millions de tonnes en 1993), il apparaît que le port d'Anvers prend à son compte 43,3 % du transport ferroviaire total en Belgique. Une constatation plutôt impressionnante.

Les produits CHACUN SA SOLUTION

En réponse aux besoins des ses clients, B-Cargo propose trois catégories de services: les trains complets, le trafic diffus et le transport intermodal ou combiné. Un rapide survol de ces différentes formules.



LES TRAINS COMPLETS

Le chemin de fer est particulièrement bien adapté au transport de marchandises volumineuses ou de fort tonnage. Dans ce cas, sa rentabilité est d'ailleurs tout à fait évidente, pour le chargeur comme pour B-Cargo. Quelques cargaisons pour lesquelles le rail offre une solution idéale: 1.000 ou 1.500 tonnes de produits pétroliers et de marchandises en vrac, 300 voitures, plusieurs centaines de poutres en acier et n'importe quel chargement de produits finis ou semi-finis en grande quantité, qui doit être acheminé vers une destination fixe.

Pour les envois de 800 tonnes et plus, on utilise des trains complets, nationaux ou internationaux, selon les souhaits du client. En fonction de la destination et de la nature des marchandises, le client et B-Cargo élaborent ensemble un programme de transport le plus rationnel possible.
Pour les trajets à l'intérieur de la Belgique, l'opération est simple. Il suffit de définir un trajet d'un point A à un point B. Les transports internationaux sont un peu plus compliqués à organiser. Dans ce cas, il faut, en effet, tenir compte des possibilités offertes par les autres réseaux ferroviaires. Cependant, la procédure reste toujours rapide.

Just-in-time

L'avantage du train complet réside dans le fait qu'il peut s'intégrer dans le processus de production de l'entreprise qui expédie les marchandises et de celle qui les reçoit. Les délais de transport sont, en effet, extrêmement précis. Parfaitement capable de livrer ou de prendre des marchandises selon les principes du just-in-time, le train devient réellement un maillon de la chaîne de production. Les constructeurs d'automobiles utilisent beaucoup le chemin de fer à cause de cette ponctualité qui leur permet de réceptionner des pièces détachées et d'expédier des voitures montées en toute sécurité.

Les entreprises qui traitent des produits en vrac et disposent d'installations intégrées sont en mesure de charger et décharger leurs marchandises dans des conditions optimales. Remplir un wagon de 55 ou 60 tonnes ne demande alors que quelques secondes. Et le chargement d'un train complet de 1.200 tonnes prendra moins d'une heure. Certaines entreprises ont même installé des transporteurs à bandes qui facilitent le transbordement des marchandises entre navire et train. Un équipement qui améliore sensiblement l'efficacité des opérations.

En principe, le programme de transport est établi au préalable. Si nécessaire, toutefois, il est toujours possible d'y apporter des modifications. Ainsi des trains supplémentaires peuvent être formés, à condition, bien entendu, de disposer du matériel de traction nécessaire.

Le transport de sucre d'une raffinerie belge vers le port d'Anvers constitue un bon exemple de transport régulier par trains complets. En saison, le train effectue une rotation complète en 24 heures. Le matin, il est rempli à la raffinerie et l'après-midi, il arrive au terminal où il est déchargé. A 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 net au départ d'Anvers vers les centrales électriques ou les cokeries se déroulent de la même manière. Exactement comme les convois qui alimentent les aciéries en minerai.

Trains facultatifs

Les trains complets peuvent aussi circuler de manière occasionnelle. Un exemple : un client de B-Cargo attend l'arrivée d'un navire avec 5.000 tonnes de cuivre à livrer en France. Tout est organisé à l'avance. B-Cargo prépare la composition des trains pour satisfaire au mieux les exigences du client. En collaboration avec la SNCF, la grille horaire et le nombre de départs quotidiens sont décidés. Dès que le bateau est signalé à Flessingue et qu'il ne subsiste plus aucun doute à propos de son arrivée, l'expéditeur prévient B-Cargo qui agit alors selon le plan prévu.

Lorsque de tels cas se présentent, on peut s'appuyer sur les horaires en vigueur pour les trains facultatifs.

Mais au cas où l'arrivée du navire et le chargement des trains ne sont pas prévisibles, B-Cargo forme un train spécial dont les horaires ne seront établis qu'après le chargement.

Pour le transport de grandes quantités de marchandises, les trains complets représentent donc la formule idéale. Les études de marché laissent prévoir cependant une croissance de l'expédition de plus petits volumes. Ce trafic "diffus", qui est composé de



cargaisons trop réduites pour remplir un train entier, gagne en importance.

LE TRANSPORT CONVENTIONNEL DIFFUS

Le transport de marchandises en quantité moyenne par le train se heurte à un environnement particulièrement concurrentiel. Pour le chargeur comme pour B-Cargo, cette formule n'est réellement rentable que sur de longues distances, c'est à dire vers l'étranger. Cependant, B-Cargo entend relever le défi que représente cette compétition acharnée. Dans ce marché aussi, nous décelons des opportunités intéressantes. En offrant à nos clients un transport rapide, sûr et fiable à un prix compétitif, nous pensons pouvoir étendre encore la part de marché du rail. Les fameux trains EurailCargo constituent le fer de lance de cette politique.

Les trains de marchandises EurailCargo réunissent des cargaisons individuelles ou groupées par petites quantités, les transportent vers des destinations étrangères fixes et garantissent leur arrivée à l'heure prévue. Le label de qualité EurailCargo n'est donc accordé qu'à des trains qui répondent à plusieurs exigences précises: la fiabilité (délai de livraison garanti, chaque jour à la même heure), la régularité (un départ tous les jours ouvrables) et la rapidité (pas d'opérations de triage en chemin et aucune formalité de douane aux frontières). En respectant ces critères, il est alors possible de gagner de 12 à 24 heures - et parfois plus - sur un trajet.

Tous les envois à bord d'EurailCargo bénéficient d'un suivi centralisé. A tout instant, nous savons donc avec exactitude où se trouve chaque chargement. De cette manière, B-Cargo rend possible une application idéale des principes du "rolling stock".
Pour profiter des avantages d'EurailCargo, il suffit de le signaler dans la lettre de voiture. Le contrat EurailCargo mentionne le jour d'arrivée et l'heure limite de livraison, ce qui n'est pas sans importance dans le cadre d'un programme de just-in-time.
Actuellement, il existe six liaisons EurailCargo.

La route du vin

Le train EurailCargo Interdelta relie directement Anvers aux régions industrielles (et aux vignobles) du Sud-Est de la France. En fin d'après-midi du jour A, les marchandises partent de chez le chargeur. Dans le courant du jour C, elles sont livrées au destinataire, toujours à la même heure. En respectant fidèlement le même horaire, un Interdelta part pour la France tous les jours ouvrables (du lundi au vendredi), y compris pendant les périodes de vacances. Dans l'autre sens, il y a un train pour la Belgique du mardi au vendredi. Dans la région des Côtes-du-Rhône, Dijon et Lyon sont les plaques tournantes actuelles des Interdelta. De ces centres importants, les marchandises poursuivent par train vers la zone industrielle et portuaire de Marseille.
L'Interdelta transporte une grande quantité de voitures et de produits chimiques. Le verre et l'acier prennent aussi une part de plus en plus importante dans les chargements.

Navette scandinave

Depuis le mois de mai 1990, le Norlink relie la Belgique à la Scandinavie. Une liaison EurailCargo qui fonctionne aussi dans l'autre sens depuis mai 1993. Cinq fois par semaine, une navette rapide assure donc les relations avec les pays scandinaves.
La durée du transport entre le chargeur et le destinataire ne dépasse pas deux jours pour le Danemark; trois jours pour le Sud et le milieu de la Suède ainsi que la région autour d'Oslo en Norvège; et quatre jours pour le reste de la Suède et de la Norvège. A côté du fret conventionnel, le Norlink sert aussi au transport intermodal.
Sur le trajet vers la Scandinavie, l'acier constitue la base des chargements. Mais les produits chimiques, les fruits et les conteneurs représentent aussi une part importante des marchandises. En provenance de Scandinavie, le Norlink transporte surtout du papier, de la cellulose et des pièces de voitures.

Vers la Bavière

Au contraire des autres EurailCargo, le Cargo Bayern n'est pas une nouvelle ligne, mais un enchaînement de trains existants. La Deutsche Bundesbahn a - c'est nouveau - ouvert au trafic belge son réseau Intercargo de trains de qualité. Pour le client, l'accès à ce réseau a provoqué un gain de temps de plus de 24 heures. Aujourd'hui, Cargo Bayern ne met pas plus de 48 heures pour atteindre son but final.
Les destinations allemandes sont réparties en trois zones: la région Rhin-Neckar-Sarre avec, entre autres, Ludwigshafen; la région de Stuttgart avec Tübingen et la Franconie avec Nüremberg et Würzburg.



Direction Danube

Le Scaldo assure une liaison directe avec la moitié Est de l'Autriche. Des villes comme Vienne, Linz, Graz et Wels sont désormais accessibles en 48 heures. Fidèle à la vocation d'EurailCargo, le Scaldo circule cinq jours par semaine dans les deux sens.

Dans le port d'Anvers notamment, le Scaldo embarque d'importantes quantités de kaolin, une variété d'argile utilisée pour blanchir le papier. Le kaolin est destiné à des papeteries autrichiennes qui importent aussi régulièrement, par le Scaldo, des vieux papiers pour les recycler. Par ailleurs, des bananes, et d'autres fruits exotiques comme les kiwis et les ananas, sont expédiés en Autriche dans cet EurailCargo.
A 5 h, ces fruits arrivent directement en train au Grossmarkt de Vienne pour y être mis en vente. Il n'est pas possible d'offrir des fruits plus frais, à moins de les cueillir dans son jardin.

Dans les convois vers la Belgique, l'essentiel des cargaisons est souvent composée de papier neuf et de carton. Autres marchandises fréquentes: du lait, de la poudre de lait et du sucre.

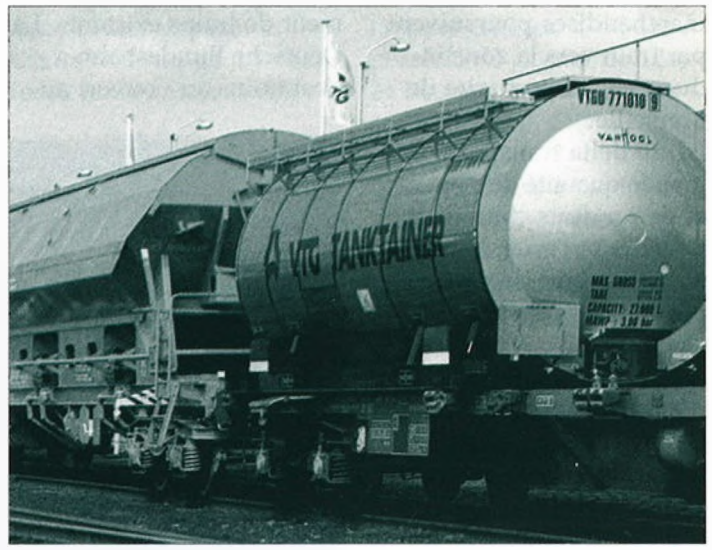
La ligne Mozart

Le Belalpia a vu le jour à la fin du mois de mai 1994. Ce train EurailCargo roule directement jusqu'à Münich et l'Ouest de l'Autriche. Chaque jour ouvrable, le Belalpia part à 23 h 30 d'Anvers-Nord. A Montzen, le train est complété avec des wagons en provenance de Flandre Zélandaise et d'autres régions de Belgique. A 16 h, il entre en gare de Münich Nord où il subit quelques opérations de triage. Pour les wagons vers l'Ouest de l'Autriche et l'Italie (via le Brenner), la correspondance est assurée le jour même. En première phase, le train ne roule que dans le sens nord-sud.
Dans la région occidentale d'Autriche, les villes d'Innsbruck, Villach, Klagenfurt et Salzburg sont donc maintenant directement accessibles à partir de la Belgique.

Pour la plupart des destinations, le délai de livraison de client à client est garanti sur la base du jour A au jour C. Via Salzburg, les cargaisons peuvent aussi être acheminées, à la demande, vers la Slovénie et la Croatie. Provisoirement, il n'est pas possible d'accorder la garantie très stricte d'EurailCargo à ces destinations. C'est le cas aussi du trajet vers l'Italie via le Brenner, même si, en principe, une livraison du type jour A-jour D y est en vigueur. En tous cas, la durée du transit des marchandises de client à client pour toutes ces destinations a déjà été améliorée de 24 heures.

Précision suisse

C'est le 1er septembre 1994 que le coup d'envoi officiel a été donné au Belvetic,



l'EurailCargo qui relie la Belgique à la Suisse. Un train qui circule dans les deux sens depuis cette date. Les wagons sont rassemblés, entre autres à Anvers-Nord (départ à 0 h 01). Le train est formé à Stockem d'où il part chaque jour ouvrable à 9 h 50. Il arrive à Bâle à 18 h 59.
Dans l'autre sens, la formation du train s'effectue à Bâle, d'où il démarre à 11 h 35. Le convoi arrive à Stockem à 19 h 46. Les wagons pour Anvers entrent en gare d'Anvers-Nord à 3 h 55.

Pour la plupart des destinations, dans les deux sens, le Belvetic parvient à assurer les livraisons de client à client du jour A au jour C. Bien entendu, ici aussi, le client bénéficie de la garantie absolue que les délais seront respectés. Comme tous les autres EurailCargo, le Belvetic roule avec une précision d'horloge suisse.

LE TRANSPORT COMBINÉ

Le transport intermodal est un concept simple et génial: les marchandises arrivent par route dans un terminal spécialisé où elles passent sur le train. Dans certains cas, le camion tout entier grimpe à bord, parfois, c'est seulement la remorque, mais le plus souvent, les conteneurs sont chargés sur des wagons spéciaux. Le rail prend le relais sur de longues distances via les principaux axes de communication.
Une fois au terminal de destination, le train cède la place au camion qui, plus flexible, se charge de la dernière phase du trajet. C'est donc une collaboration main dans la main. Chacun prend sa part de travail à son compte, là où il est le plus performant. C'est évidemment la grande force du transport combiné.

Triplement

En quelques années, la part du transport conteneurisé s'est accrue de 10 à 15 % alors que pour le ferroutage (trafic rail-route), la croissance a atteint 25 à 30 %.
Un certain nombre de pays ainsi que la Commission européenne encouragent ce type de transport. Ils y voient une alternative économiquement crédible face à un transport routier jugé parfois préjudiciable à l'environnement.

Pour cette raison et à cause de la saturation du réseau routier, certains experts prévoient que la part du transport combiné devrait tripler vers 2010. L'intégration économique européenne (qui se réalise aussi avec les pays de l'ancienne Europe de l'Est) n'est bien sûr pas étrangère à cette croissance.

Investir dans la capacité

Actuellement, notre pays compte dix terminaux pour le transport combiné. Sur ce terrain, Anvers est aussi en tête du classement avec 61 % du transport conteneurisé total en Belgique. Anvers-Schijnpoort traite pour sa part 60 % du ferroutage.
Plusieurs trains directs relient les terminaux aux principales zones d'activité économique. Des travaux sont en cours pour améliorer les grands axes de circulation, faciliter le raccordement du rail au réseau routier dans les terminaux et augmenter la capacité du système pour faire face à la croissance de la demande.

Le matériel utilisé est très diversifié: semi-remorques à trois essieux, conteneurs ISO et caisses mobiles en versions classique, à trémie ou citernes. Ce secteur d'activité est un parfait exemple de collaboration entre B-Cargo et d'autres entreprises spécialisées dans l'organisation du transport combiné. Des entreprises qui appartiennent au secteur privé ou dans lesquelles la SNCB détient une participation.

B-Cargo organise des trains directs et rapides à destination des principales régions économiques. Quotidiennement, des convois relient Anvers à l'Italie, à la Suisse, à l'Espagne, à l'Autriche, à la France et à l'Allemagne. En prévision du futur, la SNCB a d'ailleurs augmenté ses participations dans des entreprises spécialisées dans le transport intermodal comme Interferry et TRW.

Dry Port: un soutien complémentaire

Un bel exemple de ce type de participation et d'investissements est la construction de Dry Port Muizen, près de Malines. Un terminal "sec" parce qu'il n'est pas installé à proximité directe d'une voie d'eau. Là, des marchandises provenant du port d'Anvers peuvent être expédiées sur quelques lignes très prometteuses. Le terminal ouvre le tunnel sous la Manche au transport combiné belge. La s.a. Unilog - une des cadettes de la famille ferroviaire (SNCB + British Rail) - assure la commercialisation des trains-navettes quotidiens entre Muizen et Willesden (Londres). Des navettes qui se prolongent directement jusqu'à Trafford Park (Manchester) et dans l'autre sens Duisburg, au coeur de la région de la Ruhr.

Aujourd'hui, moins de 8 heures de trajet séparent donc Malines de Londres. Manchester est atteinte 12 heures après le départ de Belgique et Duisburg, 7 heures après. Les trains emportent aussi bien des conteneurs box et citernes que des caisses mobiles (swap bodies).
En outre, le terminal de Muizen va jouer un rôle

central dans le transport intermodal entre le Benelux, l'Espagne et le Maroc. Un trajet qui peut être prolongé par des correspondances pour Duisburg. Des liaisons régulières sont, en effet, organisées jusqu'au Nord de l'Espagne, à Irun, et au Sud du pays, à Cadiz. Le temps de transit vers la ville portuaire andalouse demeure inférieur à 48 heures.
A Cadiz, de nombreuses lignes maritimes permettent de rejoindre rapidement Tanger, au Nord du Maroc. A partir de là, tous les centres importants du pays peuvent être desservis aisément. Dans un stade ultérieur, il est même prévu de relier les autres pays du Maghreb. Cette nouvelle connexion intermodale entre l'Europe et l'Afrique du Nord est exploitée par la société belgo-marocaine Carré, sous le label TEFEM ("Train Express Fret Europe-Maghreb").

Par ailleurs, Dry Port Muizen constitue aussi un carrefour essentiel pour le transport combiné de B-Cargo à l'intérieur de la Belgique. Il y a bien entendu une liaison particulièrement ponctuelle avec le port d'Anvers. Dry Port Muizen - qui peut être considéré comme l'enfant spirituel de la SA Ferry-Boats, une autre société de la galaxie de la SNCB - démontre que la compagnie de chemin de fer et ses filiales sont capables de réagir de manière rapide, souple et performante à de nouvelles orientations du marché.

AUTRES PRODUITS

RAILEASY

L'électronique a fait sa percée dans l'accompagnement et le soutien logistique du transport par chemin de fer. S'appuyant sur le réseau international "Hermes" qui permet l'échange de données entre réseaux ferroviaires, B-Cargo commercialise un système télématique - "Raileasy" - qui rend possible la localisation des wagons en mouvement.

Grâce à un mot de passe, les clients peuvent brancher leurs terminaux informatiques sur le système central de la SNCB et suivre en temps réel le déroulement de leur transport. Ils y trouveront des réponses aux questions qu'ils se posent. Où se trouve le wagon ? A-t-il déjà franchi la frontière ? A quel moment précis est-il attendu à destination ? Les informations relatives au départ et à l'arrivée dans une gare étrangère peuvent aussi être transmises en direct.

Le principe du "rolling stock" trouve donc ici une application exemplaire. Grâce à ce système, le client limite son stock au strict minimum. Il peut compter sur des livraisons "just-in-time" dans son usine, au moment précis où les marchandises doivent être utilisées dans le processus de fabrication. Son stock est donc toujours sur la route plutôt que d'être conservé dans un coûteux entrepôt. Bien entendu, dans ce contexte, le client doit être tenu au courant avec précision de l'endroit où se trouve son stock pour être certain qu'il sera disponible au bon moment. Si ce n'est pas le cas, il doit alors être averti immédiatement pour pouvoir prendre les mesures nécessaires. Dans le transport, le temps, c'est vraiment de l'argent. Un cliché que est encore plus d'actualité dans le marché actuel avec ses exigences de flexibilité et de "lean-production". Rapidité, souplesse et know-how déterminent dans une grande mesure la compétitivité d'une entreprise. Et l'électronique garantit que le rail s'insère parfaitement dans ce schéma.

LA LETTRE DE VOITURE ÉLECTRONIQUE

Dans un avenir proche, la lettre de voiture électronique remplacera les actuelles lettres de voiture nationales et internationales et sera d'application pour tous les types de transport. On peut parler d'une réelle révolution dans le suivi des marchandises. En outre, les contacts commerciaux entre le client et le transporteur seront considérablement simplifiés. L'allégement du travail administratif libérera alors du temps que B-Cargo pourra consacrer au suivi de la clientèle et à l'élaboration de programmes de transport taillés sur mesure.
A Anvers, la SNCB travaille avec SEAGHA à la mise en place des procédures télématiques.

L'infrastructure
INTERFACE CLIENT/SNCB

Près de 900 kilomètres de voies desservent la zone du port d'Anvers. Tous les quais sont équipés de rails qui donnent accès aux différents entrepôts. Et des lignes circulaires relient l'infrastructure portuaire au réseau national.
Voies de quais et lignes circulaires font partie de



l'équipement industriel du port. En principe, elles sont réservées à l'usage exclusif de la SNCB. Mais les voies qui sont temporairement inutilisées peuvent être louées à des entreprises privées.

RACCORDEMENTS PARTICULIERS

Les raccordements des entreprises au réseau ne font pas partie de l'infrastructure industrielle du port. Ils appartiennent à ces sociétés et font l'objet d'un usage exclusif de leur part.

Le principe est toujours le même: la SNCB pose un aiguillage et 18 mètres de voies aux frais du bénéficiaire qui paie en outre un loyer annuel. Libre à l'entreprise de se doter d'une infrastructure ferroviaire supplémentaire, sous réserve de respecter les normes fixées par la SNCB.

MULTIFONCTIONALITE

Actuellement, B-Cargo étudie l'équipement de centres de transport multifonctionnels. Il s'agira de plates-formes raccordées au réseau qui fourniront des prestations logistiques: transbordement de wagons à camions et inversement, gestion de stock, terminal pour le transport routier, etc.

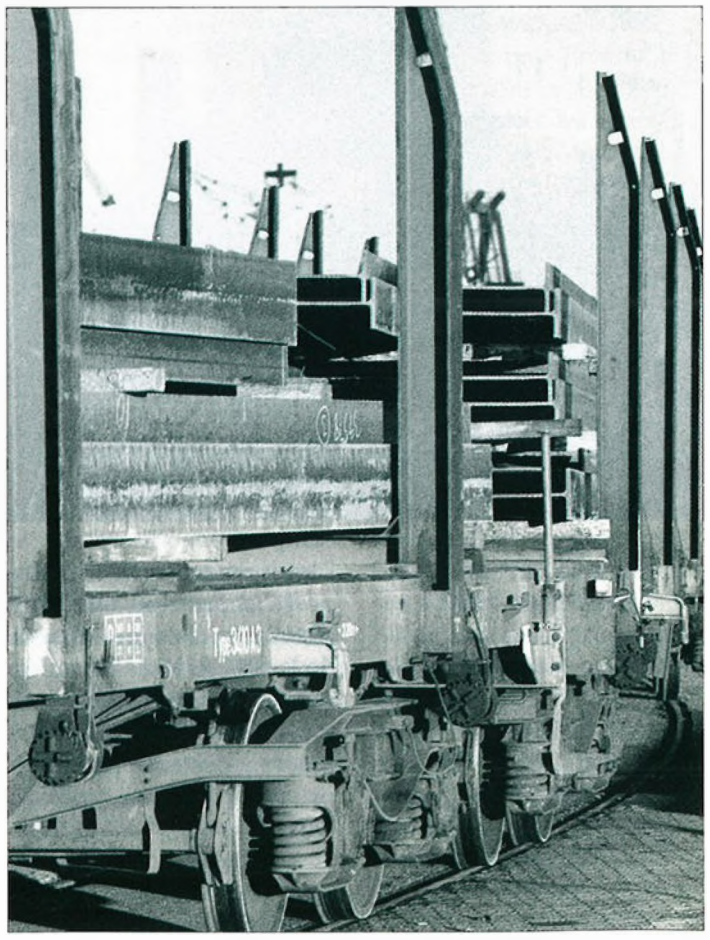
Cible principale de ce nouveau service: les entreprises qui ne disposent pas d'un raccordement particulier.

Le matériel
ÉVOLUTION CONSTANTE

Rationaliser le parc existant, transformer les wagons et acquérir un nouveau matériel: la SNCB s'adapte aux exigences du marché et aux besoins des clients.

Le transport de marchandises au départ et à destination d'Anvers s'effectue en wagons "réseau" et en wagons P. Ces wagons P sont mis à la disposition des locataires par des sociétés privées. Le port d'Anvers accueille, en outre, un grand nombre de wagons en provenance d'autres réseaux ferroviaires qui, dans la plupart des cas, chargent du fret de retour vers leur pays d'origine.

La SNCB est propriétaire d'environ 15.000 wagons de types très divers. En une décennie, son parc s'est réduit de 60 %. Mais la capacité totale du parc n'a pas baissé dans les mêmes proportions. Il faut d'abord tenir du compte du fait que, dans le même temps, la charge utile des wagons est passée de 35 à 42,5 tonnes. De plus, la modernisation des wagons et une meilleure organisation ont permis de rationaliser la gestion du parc et donc, débouchent sur une utilisation plus efficace.



30 TYPES

La SNCB propose environ 30 modèles différents de wagons. Les modèles les plus couramment utilisés à Anvers appartiennent aux catégories suivantes:

* Les wagons de type E sont utilisés pour le transport de charbon, de ferrailles, etc. Ils sont chargés et déchargés au moyen de grues.
* Les wagons de type F sont des wagons ouverts destinés au transport en vrac de minerai, de charbon, de coke, de gravier, etc. Ils sont pourvus d'un système de déchargement manuel ou semi-automatique.
* Les wagons de type H sont fermés et munis de parois coulissantes. Ils sont destinés principalement au transport de marchandises palettisées.
* Les wagons de type K et R sont plats et équipés de ranchers ainsi que de haussettes latérales et de têtes 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 des wagons plats spéciaux. Mais ils sont adaptés au transport de conteneurs, de troncs d'arbres ou de tôles en rouleaux.
* Les wagons de type T protègent les marchandises des intempéries. Leur toiture est amovible pour faciliter le chargement et le déchargement. On y installe des aciers plats ou, dans d'autres versions, de la chaux et des engrais.

Cette gamme comprend des wagons à deux ou quatre essieux et certain d'entre eux ont une capacité de 22,5 tonnes par essieu (régime D). Les voies du port comme celles des grands axes de transport international sont équipées pour supporter de telles charges. Sur d'autres liaisons, la charge est limitée à 20 tonnes. Dans les pays européens, la charge maximale par essieu doit passer progressivement à 22,5 tonnes (et plus tard à 25 tonnes). Un wagon à quatre essieux de la nouvelle génération peut emporter, par exemple, une charge utile de 65 tonnes.

TRANSFORMATIONS SUR MESURE

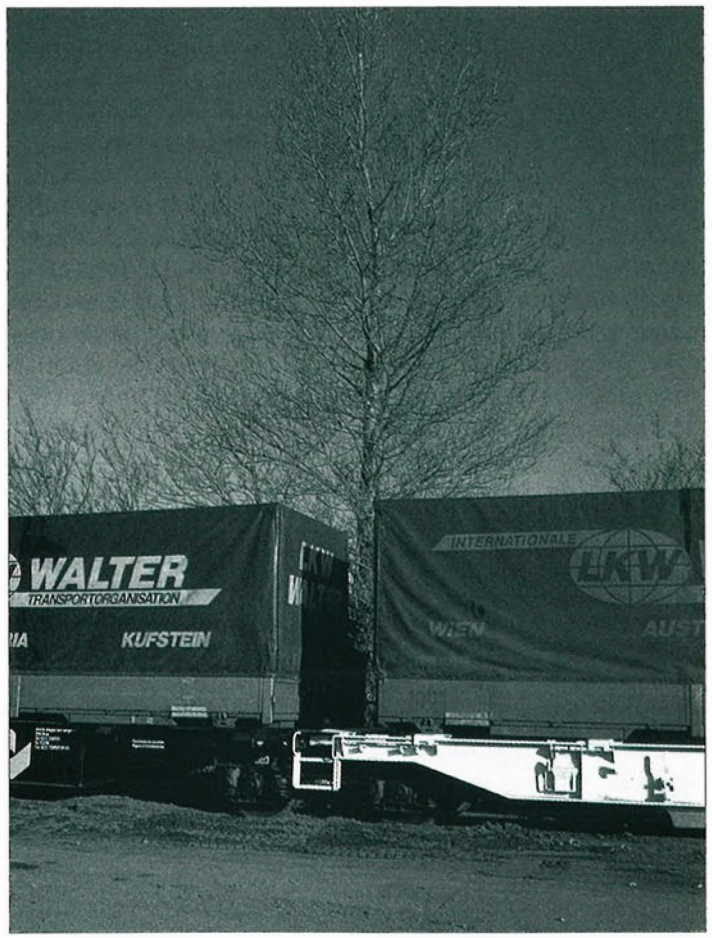
Régulièrement, certains wagons sont modifiés afin de les adapter aux exigences du marché et à l'évolution des techniques de manutention. La modernisation d'un matériel toujours utilisable qui ne demande pas de modifications trop importantes offre les mêmes avantages que l'achat d'unités neuves, mais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

En outre, cette méthode autorise les transformations à la carte, pour répondre aux besoins d'une clientèle qui veut faire transporter ses marchandises dans les meilleures conditions. Des suggestions émanent parfois des responsables du marketing de B-Cargo qui ont décelé de nouvelles tendances dans le marché. Le bureau central de répartition intervient aussi quand il constate des insuffisances d'effectifs persistantes. Et les remarques de clients soucieux d'améliorations sont toujours étudiées attentivement.

Lorsque son propre parc ne suffit pas, la SNCB prend des wagons en location. Ceci pour remplir des missions imprévues ou pour répondre à une hausse subite de la demande. A l'inverse, la SNCB loue à son tour ses wagons à des entreprises qui désirent les utiliser à des fins particulières.

Les tarifs
LE MARCHÉ DONNE LE TON

Sur le marché intérieur, les prix sont calculés sur la base des prix de revient réels et des conditions du marché. B-Cargo est comme une entreprise qui, au sein de la SNCB, a pour mission la commercialisation du transport de marchandises. C'est pourquoi B-Cargo se doit de fournir un produit de qualité au prix du marché. Ceci afin de réaliser un bénéfice normal.



TRAFIC NATIONAL

Suite à une demande de prix, B-Cargo communique rapidement les tarifs en vigueur pour le type de transport souhaité. Si l'expéditeur prévoit qu'il aura une grande quantité de marchandises à transporter, en une fois ou sur base annuelle, il est recommandé de prendre contact avec B-Cargo pour négocier un contrat particulier.

Ce genre d'accord est valable un an. Un numéro est alors attribué au client (ce qui est possible mais facultatif si le transport se déroule selon le tarif normal). Ce numéro a un avantage: il permet de mieux suivre les marchandises car le client et sa cargaison sont "connus" des services de l'entreprise.

TRAFIC INTERNATIONAL

La procédure est la même pour le transport international. Bien que B-Cargo doit alors s'entendre avec les autres compagnies de chemin de fer concernées, il est devenu possible, dans ce cas aussi, de rendre une offre de prix rapidement. Par le passé, les tarifs variaient considérablement d'un pays à l'autre. Et les services commerciaux de la SNCB éprouvaient logiquement des difficultés à fixer un prix précis dans un délai raisonnable.
Pour simplifier la procédure, des accords ont été signés entre tous les pays Européens (à quelques exceptions près) pour fixer les niveaux de prix et les conditions administratives et financières des transports. Un tarif direct international, qui permet de calculer directement le tarif du départ à l'arrivée, sert aujourd'hui d'instrument de base.

DANS LE PORT

Les vendeurs de B-Cargo sont naturellement ouverts à toute négociation sur la base de critères particuliers. Dans des ports comme Anvers, qui génèrent un trafic particulièrement dense, des tarifs spéciaux sont d'application pour les transports à l'intérieur des limites de la zone portuaire. Ces demandes sont traitées cas par cas.
Cela s'applique particulièrement, par exemple, au calcul des frais de déplacement des wagons indépendamment du type de marchandises transportées.
Dans le cas de transports portuaires spécifiques, des accords spéciaux peuvent aussi être conclus.

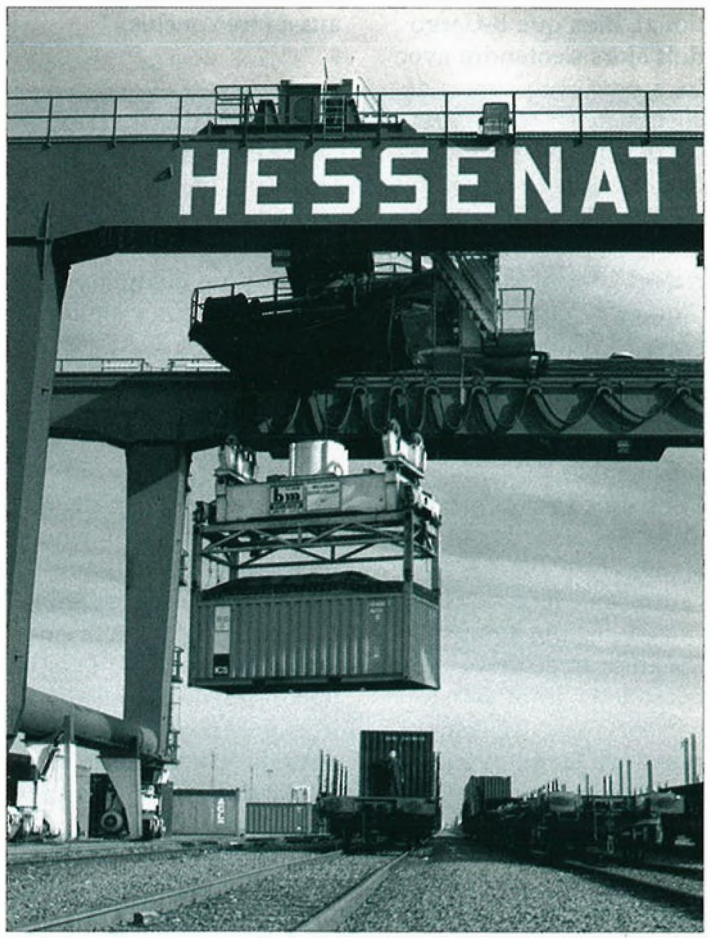
CHÔMAGE ET STATIONNEMENT

Dans le port d'Anvers, expéditeurs et destinataires disposent d'un délai de 10 heures pour charger ou décharger leurs wagons. Si l'échéance est dépassée, un droit de chômage est appliqué.
Pour tenir compte des particularités des opérations réalisées avec des bateaux de haute mer, une formule plus souple de stationnement dans le port a été introduite. L'expéditeur en fait la demande sur la lettre de voiture, avant que le transport ne commence. Ce droit de stationnement prolonge, dans la plupart des cas, le délai autorisé de chargement et de déchargement de 72 heures.

Le droit de stationnement doit être considéré comme une sorte de prime d'assurance payée par le client pour être couvert, au moins partiellement, en cas de retard des navires.

La vente
A L'ÉCOUTE DE LA CLIENTELE

L'équipe de B-Cargo Anvers aide les entreprises à définir leurs besoins concrets. Sur cette base, elle organise un transport spécifique, adapté aux exigences de ses clients.



L'équipe de B-Cargo Anvers se tient à l'entière disposition de ses clients actuels et potentiels. En concertation avec les services centraux, B-Cargo Anvers est chargée de fixer un prix pour le transport et de déterminer les moyens à mettre en oeuvre. L'objectif est toujours d'organiser un trajet le plus rapide et le plus efficace possible en choisissant les ressources les plus appropriées: matériel roulant, équipements de chargement et de déchargement, terminaux, gares de départ et d'arrivée. Dans ce processus, B-Cargo joue aussi un rôle de conseiller et recommande la solution la plus adéquate.

CONCERTATION ÉTROITE

La division B-Cargo Anvers comprend une équipe de vendeurs compétents qui connaissent à fond la gamme de produits offerts par B-Cargo. Ces spécialistes sont à l'écoute de la clientèle et se tiennent au courant de l'évolution du marché et des moyens disponibles. Ils mettent au point les nouveaux transports et assurent le suivi des contrats en cours. Ils veillent au bon déroulement des opérations et apportent d'éventuelles modifications. Ceci, bien entendu, en parfaite concertation avec la clientèle.

Il va de soi que cette petite équipe n'organise pas elle-même tous les transports dans l'immense zone portuaire avec son trafic particulièrement dense. C'est la raison pour laquelle une série d'intermédiaires font le lien entre l'entreprise ferroviaire et les chargeurs. Ces intermédiaires font des offres de prix, organisent et optimalisent le transport.

LES INTERMÉDIAIRES

Parmi les partenaires qui font partie du groupe SNCB, on trouve Interferry, Euratral et Depaire. Interferry se concentre sur le transport intermodal. Depaire et Euratral sont deux sociétés essentiellement actives dans le transport ferroviaire conventionnel. Mais Euratral est plus particulièrement spécialisée dans les opérations logistiques liées au transport ferroviaire.

En outre, une intense collaboration existe avec d'autres expéditeurs et organisateurs de transport. C'est le cas, en particulier, de la SA Railtrans, fondée en 1971 par un groupe d'expéditeurs anversois. Railtrans, active en combiné et en conventionnel, rassemble les demandes de transport émanant de ses membres et agit comme porte-parole auprès de B-Cargo en proposant un plus grand volume d'affaires. Cette manière de procéder par achats groupés semble avoir donné d'excellents résultats pour l'acheminement de produits sidérurgiques vers l'Allemagne et la France.

Les références des vendeurs de B-Cargo Anvers figurent en page 24.

LES CHIFFRES: FAMEUX !

Abordons le transport ferroviaire par le biais des chiffres. En 1993, 18millions de tonnes de marchandises ont quitté le port et les industries d'Anvers en chemin de fer à destination de l'hinterland (dont 60 % provenant du transport maritime). C'était principalement du minerai (7,1millions t), des combustibles solides (5,2 millions t) et des conteneurs (2millions t).

Plus de la moitié des arrivages (9,3 millions t) était destinée au marché belge (minerai et charbon à 95 %). Le Grand-Duché du Luxembourg est le deuxième pays de destination avec environ 2,8 millions t (dont 74 % de minerai). Puis viennent la France avec 1,6 million t et l'Allemagne (1,2 million t). Enfin, il faut encore compter 0,9 million t pour l'Italie, 0,8 pour la Suisse et un volume identique pour les Pays-Bas.

La même année, toujours pour le chemin de fer, le port et les industries d'Anvers ont réceptionné 7 millions de tonnes. Quasi 60 % des marchandises étaient destinées au transport maritime. Il s'agit principalement de produits métallurgiques finis (2,8 millions t) et de produits agro-alimentaires (1,2 million t). Les conteneurs enregistrent également un bon résultat avec 1,6 million t.

Un peu plus du quart (27 % ou 1,9 million t) des marchandises transportées provient de notre pays.
Le reste se répartit entre la France (31,6 % ou 2,2 millions t), l'Allemagne (13,8 %

La production PLANNING SOUPLE

Dirigée par un chef de gare principal, gare de desserte la plus importante, "Antwerpen-Dokken et Stapelplaats" (Anvers-DS en abrégé) coordonne le trafic ferroviaire de la zone portuaire et industrielle. En complément de la gare de formation (Anvers-Nord) où sont rassemblés et triés les wagons pour le trafic diffus.



Anvers-DS compte six divisions, numérotées de 2 à 7, dirigées par un chef de gare adjoint, et chaque division compte une ou plusieurs sections, conduites par un sous-chef de gare. Ces sections, qui mettent le transport en oeuvre dans la pratique, sont les plus proches de la clientèle. A partir d'un faisceau de voies, elles desservent les quais du port et les entreprises qui y sont installées, trient les wagons et forment les trains.

RAPIDITÉ, SOUPLESSE, SÉCURITÉ, SERVICE

Tout le trafic qui arrive sur un quai ou dans une entreprise et qui en revient passe par Anvers-DS qui, jour après jour, reconstitue ce qui ressemble à un vaste puzzle. Cette coordination n'est évidemment possible qu'en se reposant sur un planning de base, préparé à l'avance. Mais à cause de la nature de l'activité portuaire et de son caractère imprévisible, ce planning doit s'adapter continuellement aux aléas du trafic entrant et sortant. Les mouvements de produits pétroliers sont, par exemple, extrêmement sensibles à la fluctuation des prix du marché. Pour Anvers-DS, cela signifie qu'en cas de hausse de prix, il faudra annuler des trains. En revanche, une baisse des cours provoquera une augmentation du nombre de convois. L'organisation de la circulation à travers le port doit rester très flexible. B-Cargo doit donc tenir compte des variations incessantes du marché.

Le chef de gare élabore son planning de manière telle que l'infrastructure existante puisse absorber le trafic. Pour les nouveaux transports, il met en concordance les souhaits du client et les possibilités des chemins de fer. La planification est indispensable pour acheminer à bon port la masse de 1.800 tonnes, tare incluse, que représente un train. Sans planification, il est vrai qu'un train finirait par atteindre Milan, par exemple, mais le voyage prendrait sans doute une bonne semaine. Si le trajet est préparé à l'avance, il arrivera à destination en moins de 48 heures, voire en moins de 36 heures.
Le chef de gare détermine aussi comment, où et quand il réceptionnera les wagons chargés de marchandises et s'assure qu'il entrera en possession des documents de transport. A la réception d'une rame, il veille au respect des normes de sécurité et de la réglementation en matière de transport de produits dangereux. Enfin, il prévoit les moyens de traction nécessaires.
En résumé, tout est organisé pour satisfaire le plus étroitement possible les besoins du client, en appliquant une règle de gestion qui doit répondre à quatre exigences: la souplesse, la rapidité, la sécurité et le service. En effet, il faut absorber avec flexibilité les variations de l'offre et de la demande. Il convient aussi de mettre au point rapidement le devis, le planning et le transport. Il faut encore assurer une exécution sûre, ponctuelle et consciencieuse du contrat. Le tout pour offrir un service optimal, taillé à la mesure du client.



CONCERTATION CONSTANTE

Le bon fonctionnement du système est le fruit, en grande partie, d'une concertation constante entre différentes acteurs: le client, le service central de B-Cargo à Bruxelles, la gare de formation d'Anvers-Nord et Anvers-DS. En principe, les contacts nécessaires avec les partenaires étrangers sont du seul ressort de B-Cargo Bruxelles. Mais pour quelques cas précis, de nouvelles procédures ont été mises au point. Pour les transports réguliers et volumineux de produits pétroliers à destination de la Suisse, par exemple, Anvers-DS échange quotidiennement un certain nombre d'informations avec les Suisses. L'élimination d'une étape intermédiaire garantit une meilleure vitesse d'exécution. A l'expérience, il est d'ailleurs apparu que cette manière de travailler pourrait être étendue à d'autres transports.
Dans ce cas précis, B-Cargo offre même un service total. Anvers-DS s'occupe alors du chargement, des départs, du nettoyage des wagons, pour une rémunération appropriée.

DISPATCHING

Outre les missions axées directement sur l'exploitation, Anvers-DS assure quatre services:
❒ le dispatching du port qui surveille l'entrée et la sortie des wagons et intervient au besoin pour modifier le processus;
❒ la mise à disposition des wagons vides;
❒ le service après-vente;
❒ le conseil - au niveau régional - en matière de transport de marchandises dangereuses, pour informer les clients et aider ces derniers à établir les documents.

L'investissement UN PARTENARIAT HORS PAIR

La croissance du port d'Anvers ne doit rien au hasard. Pas plus que la décision de s'y installer qu'ont prise des entreprises performantes et des armements de premier plan. Dans l'un et l'autre cas, le rail joue un rôle essentiel.



Il est incontestable que B-Cargo contribue activement au développement économique de la zone portuaire d'Anvers. Pour les deux partenaires, les avantages sont réciproques. Anvers est le centre de gravité du transport ferroviaire de marchandises en Belgique et même, à l'échelle européenne. L'entreprise ferroviaire en recueille donc les bénéfices. En échange, elle compte investir de plus en plus dans ce secteur en pleine expansion. En fait, le meilleur service que la SNCB puisse rendre aux entreprises est de consolider sa position sur le marché grâce à une politique de prix avantageux et grâce à des prestations flexibles et de qualité.

Tout indique que le chemin de fer va prendre une part de plus en plus importante dans le transport de marchandises. En effet, la route souffre de handicaps liés à la protection de l'environnement et doit faire face à des problèmes de capacités. Simultanément, la demande ne cesse d'augmenter, du fait de l'unification européenne, de l'ouverture à l'Est et de l'internationalisation croissante du commerce. Afin de relever ce défi de manière efficace, la SNCB prend continuellement de nouvelles initiatives dans les domaines de la commercialisation, de l'organisation et de l'équipement.

UN POTENTIEL VARIÉ

La SNCB cherche surtout à renforcer sa position là où la technologie ferroviaire donne ses meilleurs résultats, notamment dans le transport de marchandises par trains complets (voir en page 5). Dans les autres secteurs, essentiellement le transport diffus et intermodal, l'entreprise ferroviaire s'efforce d'apporter en permanence des améliorations en termes de vitesse, de fiabilité et de souplesse.

La SNCB redéfinit sans cesse ses normes opérationnelles sur la base d'une évaluation minutieuse des attentes de la clientèle. Le succès de la formule Eurail-Cargo, qui est devenue un modèle pour toutes les autres grandes liaisons internationales, confirme l'intérêt de cette démarche. Grâce à son potentiel de transport extrêmement important et très varié, le port d'Anvers est particulièrement bien adapté pour le développement des trains d'axes et pour la mise en place de lignes performantes avec l'hinterland.

UN OUTIL ADAPTÉ

Bien entendu, l'adaptation de l'appareil de production ne se réalise pas au hasard. A cet égard, le volet du plan Star 21 consacré au transport de marchandises s'intègre parfaitement dans la tendance générale du renforcement du trafic ferroviaire européen. Les axes principaux - qui évitent, autant que possible, les grandes lignes de voyageurs - seront tous bientôt équipés pour permettre une vitesse de 120 km/h et une charge de 22,5 tonnes par essieu (25 tonnes ultérieurement). Des hausses de capacité sont aussi prévues.

Un transport rapide, une rotation du matériel mieux organisée et un meilleur rapport charge utile/poids propre (moins de wagons, plus de marchandises) conduisent à une utilisation plus efficace des moyens à mettre en oeuvre. Afin d'améliorer les performances du système, l'infrastructure est en voie de modernisation dans les ports, les zones industrielles, les terminaux, les gares de triage et les noeuds ferroviaires internationaux.

Le matériel roulant est concerné aussi par cette évolution. Dans ce dossier, nous avons évoqué la rénovation du parc de wagons. Il faut y ajouter le remplacement des anciennes locomotives de manoeuvre, prévu en 1998. Autre priorité: l'achat de wagons plats pour le transport combiné et la commande de 300 wagons porte-autos.

CENTRE NERVEUX

Anvers est le centre nerveux des trafics les plus importants pour B-Cargo. A une époque où les marchés et les technologies évoluent rapidement, il n'est donc pas surprenant que d'importants travaux d'infrastructure soient en cours de réalisation ou programmés. En voici quelques exemples.

❒ La gare de formation d'Anvers-Nord est dotée d'un système automatique de triage et de freinage. Les faisceaux ont été modifiés et le poste d'aiguillage (bloc 9) a été équipé d'une commande électronique. Grâce à l'augmentation de la vitesse de triage, la gare peut accueillir 4.000 wagons entrants par jour. Le faisceau de départ doit encore être pourvu d'un système à la capacité équivalente.

❒ Sur la rive gauche, considérée comme le port de l'avenir, une infrastructure ferroviaire a vu le jour, notamment aux alentours du Vrasenedok. La 7ème division de la gare d'Anvers-DS y est opérationnelle.

❒ En 1995, l'entreprise chimique BASF inaugure un nouveau raccordement à la gare d'Anvers-Nord, via le pont Noordland. Une voie qui sera utilisée aussi pour la desserte du terminal de conteneurs de l'Escaut et d'autres entreprises le long de la Scheldelaan.

❒ La rénovation de la zone centrale du port se fait de pair avec le réaménagement de l'infrastructure ferroviaire.

❒ La construction d'un deuxième accès ferroviaire au port est à l'examen. Pour le moment, le port n'est accessible que par le raccordement du Schijn. Une étude est en cours à propos d'une ligne le long du canal Oelegem-Zandvliet. Dans cette hypothèse, le raccord au réseau se ferait au sud-est de Lier. Il existe une alternative qui suivrait le tracé du Grand Ring et du canal Albert.

Croissance spectaculaire LE BANANES-EXPRESS

En quelques années, le transport de bananes est devenu un trafic très important. Coup d'oeil sur cette formule au succès étonnant.



A la fin du mois de juin 1994, B-Cargo et Intercontainer-Interfrigo présentaient un nouveau modèle de wagon isotherme. Ce n'est pas un hasard si ce wagon a été conçu sur mesure pour le transport de bananes. En 1993, les chemins de fer belges ont acheminé un peu moins de 140.000 tonnes de ce fruit riche en vitamine B. En 1987, 10.000 tonnes seulement avaient emprunté le réseau belge. Cette expansion spectaculaire est due à l'arrivée du Bananes-Express, qui a fait son voyage inaugural le 29 février 1988.

FIABILITÉ ABSOLUE

Ce train est un exemple parfait d'un service qui tient compte des besoins des clients comme de la nature de la marchandise. Le moindre détail a d'ailleurs fait l'objet d'une analyse minutieuse. La température, par exemple, qui doit impérativement rester à 13 degrés Celsius. S'y ajoute l'absolue fiabilité du programme de transport de telle sorte que la maturation naturelle des fruits s'effectue de manière optimale. Arrivée à destination, la banane doit être à point pour la distribution. Les grossistes et les distributeurs exigent, en effet, une livraison "juste à temps" pour mettre le produit immédiatement en vente.

Pour ce type de transport, il fallait donc mettre sur pied une liaison avec un délai de transport garanti. Quand les concepteurs du projet ont commencé leur étude, ils avaient au moins une certitude: la direction que devaient prendre ces nouveaux trains. En effet, le flux de marchandises est facile à identifier. En 1993, près de 100.000 tonnes (c'est à dire la plus grande partie des 140.000 tonnes expédiées par la Belgique) sont parties vers l'Allemagne. 20.000 tonnes étaient destinées à la Suisse et 10.000 tonnes, à l'Autriche. Le reste (10.000 tonnes) a été expédié vers les pays d'Europe de l'Est. Restait encore à déterminer la gare d'origine. En fait, les wagons proviennent aussi bien d'Anvers que de Zeebrugge. C'est pourquoi on a choisi de former les trains à Muizen (Malines).

Un convoi chargé dans la matinée atteint la frontière allemande entre 17 et 18 h. A 19 h 20, il entre en gare de Cologne. Là, la cargaison est répartie entre différents trains Intercargo qui amènent les fruits dans les marchés de gros. Moins de 24 heures après le chargement, les palettes ont donc déjà atteint leur destination finale.

NOUVEAU SOUTIEN

Le Bananes-Express est devenu un modèle pour le secteur du transport ferroviaire, notamment parce que la fiabilité en est la règle impérative. Autre caractéristique importante: la collaboration intégrée entre B-Cargo, l'opérateur Intercontainer-Interfrigo et les entreprises spécialisées comme Belgian New Fruit Wharf, Andrew's Fruit Wharf et Norexa-Noordnatie.

Pour les destinations vers le Sud de l'Allemagne et l'Autriche, le Bananes-Express a reçu entre-temps le renfort de plusieurs trains Eurail-Cargo. Le Scaldo relie Munich et les plus importantes zones industrielles de l'Est de l'Autriche avec la Belgique. Le Belalpia met les régions à l'Ouest de l'Autriche, comme Innsbruck, Villach, Klagenfurt et Salzbourg à portée immédiate. Vous trouverez d'ailleurs davantage d'informations sur ce sujet dans le chapitre "Chacun sa solution".

NOUVEAU RECORD

A un moment, on a pu craindre que la réglementation du marché des bananes par l'Union européenne pouvait menacer le succès de ces trains. Depuis le 1er juillet 1993, l'importation de bananes en provenance des pays latino-américains est soumise à un contingent. Une mesure destinée à protéger la vente de fruits issus de l'Union européenne et des producteurs traditionnels d'Afrique, des Caraïbes et de l'océan Pacifique. Or, ce sont des bananes en provenance d'Amérique latine qui étaient surtout acheminées par bateaux vers les ports belges, allemands et hollandais.

D'après une analyse récente (effectuée après le premier anniversaire du contingentement), il semble que l'importation de bananes dans les ports de mer belges n'ait pas souffert de la mesure européenne. Au contraire, même. Est-ce un paradoxe ? Pas vraiment. L'infrastructure ultra-moderne et les entreprises spécialisées établies dans nos ports ont attiré de nouveaux trafics. La rapidité du déchargement et de la manutention est devenue déterminante.

Pendant les cinq premiers mois de 1994, B-Cargo et ICF ont enregistré une augmentation du trafic de plus de 20 %. Le 20 mai 1994, un nouveau record a même été réalisé. Ce jour-là, 111 wagons Interfrigo chargés de 2.200 tonnes de bananes ont quitté Zeebrugge et Anvers. En définitive, la part de marché du rail dans le transport de bananes continue à grimper et dépasse actuellement les 20 %.

SUGGESTION

Vous avez une idée pour organiser un express de cette nature avec un autre type de produits ? Faites-le nous savoir rapidement ! B-Cargo étudiera immédiatement votre projet. Et peut-être un jour, nous franchirons ensemble les frontières...

MEILLEURES CHANCES

B-Cargo s'imprègne d'un nouvel esprit commercial et industriel dans l'objectif de transporter toujours plus et mieux. La rentabilité croissante du transport ferroviaire améliore les chances de succès des autres investisseurs (commerces, services et industries). Le port d'Anvers est donc réellement un partenaire privilégié.