

IFB ET LANNUTTI LANCENT  
UN TRAIN DE PLAQUES  
DE VERRE ENTRE  
CHARLEROI ET DRESDEN



**IFB, membre de SNCB Logistics et spécialisée dans le transport intermodal, investit dans le développement de connexions ferroviaires dans toute l'Europe. L'entreprise a lancé récemment une nouvelle connexion intermodale entre Charleroi Trimodal Logistics Center et Dresden.**



Le train est organisé exclusivement pour Lannutti Glassdivision, leader du marché en Europe pour ce type de transports et propriétaire des véhicules. Lannutti, à son tour, va desservir l'entreprise AGC, leader mondial dans la production de verre. AGC a décidé de faire confiance à la maison Lannutti parce que sa stratégie prévoit d'utiliser le transport combiné qui permet de répondre aux exigences logistiques avec un accent particulier sur le respect de l'environnement et l'écologie.

Dans une première phase, le train circulera une fois par semaine dans chaque direction, avec départ le jeudi de Charleroi, et tous les mardi de Dresden. Les deux partenaires ont l'intention d'augmenter le nombre de round trips par semaine dans un futur proche. Les semi-remorques dans lesquelles les plaques sont trans-

portées, sont des 'prise par pinces' et ont été spécialement conçus par Lannutti pour permettre l'utilisation en transport combiné.

Pour Valter Lannutti, CEO de Lannutti, le combiné est le choix idéal parce que cela permet de respecter les délais définis, c'est-à-dire de répondre d'une façon optimale aux besoins du marché dans un cadre respectueux des raisons écologiques.

Geert Pauwels, Administrateur Délégué IFB et Coordinateur de SNCB Logistics, insiste : "La crise économique ne freine pas nos efforts et ceux de nos clients d'investir dans de nouvelles connexions. C'est aussi un signal supplémentaire que la qualité de nos services porte ses fruits."



# "LA SNCB EST LE PARTENAIRE PRIVILÉGIÉ DU PORT D'ANVERS, MAIS NOUS SOMMES OUVERTS AUX NOUVEAUX ENTRANTS"

Interview d'Eddy Bruyninckx, administrateur délégué du Port d'Anvers

La SNCB et le port d'Anvers forment depuis des années un tandem bien huilé. Dans la mesure où c'est un des plus grands ports ferroviaires du monde, l'importance du port anversois ne peut être sous-estimée pour le train et inversement le réseau de transport très fin que peut offrir la SNCB est bénéfique pour le port. En raison de la crise économique, le rail et le port connaissent des résultats très décevants. La concurrence croissante dans le secteur du transport ferroviaire de marchandises n'améliorent pas ces chiffres. Dans un court entretien avec Eddy Bruyninckx, administrateur délégué du Port d'Anvers, nous avons demandé si la crise ne met pas la pression sur la bonne collaboration entre les deux entreprises.

## Comment se porte le port d'Anvers actuellement ?

Eddy Bruyninckx : "La crise se fait fortement sentir. Nous parlons d'un pourcentage de baisse de trafics à deux chiffres, du jamais vu ! Le chômage parmi les ouvriers du port est multiplié par quatre par rapport à l'année dernière. Le port demeure pourtant un pôle économique important dans notre pays."

## Le train est-il toujours un des atouts du port ?

EB : "La communauté et le politique attendent de nous que nous contribuions à la maîtrise de la mobilité, en d'autres mots que nous réalisons un transfert modal au profit d'un transport plus durable comme le train. Lorsque nous observons les chiffres, nous n'y réussissons qu'en partie. Dans le transport de conteneurs, par exemple, la part de marché de

la navigation intérieure qui était en 2000 de 25% est aujourd'hui montée à 32,4%. La part du rail qui était de 10,1% n'est que de 11% actuellement. Nous devons reconnaître que cette croissance du ferroviaire est trop modeste et que nous pouvons certainement faire un effort supplémentaire."

## Quels projets peuvent contribuer à améliorer cette situation ?

EB : "Une des initiatives que nous avons prises pour y arriver, c'est le projet "Antwerp Intermodal Solutions" (AIS). Via ce projet AIS, nous tentons de permettre aux compagnies maritimes ou aux acteurs logistiques qui eux-mêmes ne traitent que des volumes critiques trop petits, de faire acheminer malgré tout des paquets par rail en se regroupant."





Le groupe fret SNCB a consenti d'importants efforts à la qualité du service ces dernières années et ses filiales y contribuent. Où y a-t-il de l'espace pour des améliorations ?

EB : "Trois paramètres sont importants pour le client : la fiabilité, l'efficacité et le coût. La SNCB est pour nous un interlocuteur privilégié et nous collaborons dans un dialogue ouvert. La domination de B-Cargo offre les avantages d'échelle nécessaires, mais nous ne pouvons exclure les autres acteurs. Nous devons assurer notre rôle sociétal et répondre aux attentes en terme de shift modal. La libéralisation présente aussi des potentialités, comme l'arrivée d'autres transporteurs ferroviaires avec des produits attractifs."

Le transport ferroviaire de marchandises est une histoire européenne par excellence. Sous cet angle, quelles sont les priorités du port d'Anvers ?

EB : "Le projet de corridors ferroviaires européens est d'une grande importance et, pour la jonction de la corridors, il faut partir du principe de la plus grande synergie possible entre les intérêts des ports et ceux des chemins de fer nationaux. Sur ce plan, les pays étrangers ne sont pas toujours objectifs

dans leur conception de l'intérêt de certains projets. Les autorités européennes doivent donner aux entreprises ferroviaires nationales les moyens de se restructurer et de se préparer à la libéralisation pour éviter qu'elles ne soient balayées par la concurrence."

