Finaneste à plein gaz

Chacun trouve son compte dans le système économique le plus efficace et certainement dans notre secteur de production. Le système de transport en est un élément important, nous dit-on chez Finaneste.



Le nom de Finaneste est peut-être moins connu que celui de son prédécesseur Petrochim. La société a été créée en janvier 1988 par Petrofina (65 % des parts) et Neste Oy (35 %). Elle a repris pour le compte des deux sociétés mères la production de base des anciennes activités de Petrochim. La matière première - le naphte - est fournie par les deux actionnaires, qui assurent l'écoulement de la production.

Le naphte est traité dans deux concasseurs situés au dock Marshall, où l'on produit également les matières premières destinées principalement aux industries du plastique, des fibres, du caoutchouc et de la peinture. Vingt milliards de francs sont en cours d'investissement dans une troisième installation du genre sur les terrains de la raffinerie voisine de Petrofina. Ce nouveau concasseur est également un projet commun de Petrofina et de Neste.

Parallèlement à l'augmentation de la capacité, une attention toute particulière a été accordée aux aspects de la sécurité et de l'environnement. Quelque 600 millions de francs ont été consacrés à l'épuration des eaux. Le réservoir de stockage d'éthylène liquide qui était en cours de construction au moment de notre visite comporte un mur de béton de 80 centimètres qui renferme lui-même un double mur d'acier isolé. Le réservoir est ainsi à l'épreuve des catastrophes. Une fois le nouveau réservoir mis en service, un modèle plus ancien contenant du gaz de propylène liquide sera également protégé sur toutes ses faces de manière identique.

Apre concurrence

La zone portuaire d'Anvers connaît actuellement une extension considérable. Les investissements en cours s'élèvent à quelque 100 milliards de francs, ce qui fera d'Anvers le deuxième centre pétrochimique du monde après Houston aux Etats-Unis.

La concurrence est âpre dans ce secteur, en partie parce qu'à présent divers pays producteurs de pétrole disposent en propre de la technologie leur permettant de traiter le pétrole brut qu'ils remontent à la surface. A l'avenir, une surcapacité n'est pas exclue; c'est pourquoi Finaneste entend renforcer sa position de concurrence par le biais d'investissements judicieux.

L'entreprise fournit les matières premières qui doivent subir un stade ultérieur de traitement, sans être complexes en elles-mêmes sur le plan de la composition mais en présentant une grande pureté et des exigences strictes au niveau de la sécurité, du stockage et du transport. Elle ne peut donc pas vivre entièrement de ses propres ressources, mais dépend du secteur pétrochimique, d'autres entreprises qui à leur tour traitent notamment l'éthylène, le propylène et les hydrocarbures de la série aromatique.

Une collaboration étroite avec les entreprises de la région se révèle donc également indispensable. L'efficacité et le transport jouent à ce stade un rôle vital. Finaneste fait sur ce plan figure de béni des dieux, ou plutôt de ceux qui ont choisi en 1951 le lieu d'implantation de Petrochim.

Sa situation apparaît stratégique de par les accès directs à la mer, aux eaux intérieures, à la route et naturellement aussi au chemin de fer. On trouve en outre dans la zone portuaire pléthore de prestataires de services, tels des entrepôts où l'on peut aller chercher un surplus de propylène via le chemin de fer.

Les wagons qui servent au transport des gaz liquides sont des wagons de particuliers, qui satisfont aux normes de la

SNCB, ainsi qu'au règlement sur le transport international de matières dangereuses par chemin de fer. Ils sont loués par le client ou le fournisseur. A leur arrivée, les chargeurs les soumettent à une inspection visuelle approfondie sur la base d'une check-list. Le contrôle porte sur les freins, l'équipement, les plaques orange mentionnant les codes des marchandises dangereuses. Il est particulièrement sévère pour des raisons de sécurité. Si l'on constate une irrégularité, le wagon est évidemment retiré de la rame. Le contrôle vise également à éviter toute surcharge des wagons. Lors du déchargement, un wagon de gaz n'est jamais vidé complètement: quelques centaines de kilogrammes y restent toujours. Il convient par conséquent de calculer avec précision la quantité de gaz résiduel dans le wagon "vide". En raison des exigences en matière de pureté, chaque wagon est utilisé pour le transport d'un seul produit.

Des relations excellentes

"Meilleures sont nos relations avec la gare de formation locale et mieux nous pouvons produire", nous dit-on chez Finaneste. Une excellente relation s'est établie ces dernières années entre l'entreprise et la SNCB. Plusieurs contacts sont établis chaque jour entre le producteur et le transporteur; la collaboration n'a jamais été aussi étroite et féconde. "Grâce à la crédibilité, nous réalisons à l'heure actuelle des trafics que nous n'aurions pu acquérir précédemment", précise Alain Van Der Linden, directeur du département "logistics & coordination". "Nous ressentons très fort au sein de la SNCB la volonté de répondre à nos besoins avec un maximum de souplesse. Le personnel de la SNCB a une très bonne connaissance de nos conditions de travail. Il arrive régulièrement que nous prenions contact avec eux lorsque nous attendons un train; c'est pourquoi nous avons besoin d'un service spécial pour pouvoir amener ce train directement dans nos installations. Et cela s'avère possible. Pour nous, cela rend le système bien plus fiable, ce qui représente une valeur inestimable dans notre programmation."

Comme l'entretien d'un parc de wagons destinés au transport de gaz n'est pas une mince affaire, financièrement parlant, les clients essaient d'appliquer un système de rotation maximale pour les wagons. Ils peuvent de la sorte limiter le nombre d'unités en fonction des quantités à transporter.

Gain de temps

Cette communication bilatérale étendue a pour conséquence une résolution rapide des problèmes éventuels. Comme le fait remarquer Wim Van Alsenoy, directeur du département "forwarding & traffic": "La manutention plus précise et les interventions rapides nous font parfois gagner plusieurs jours par rapport au passé. Retrouver un wagon égaré pouvait auparavant durer un bon bout de temps. Actuellement, tout cela est suivi de beaucoup plus près, grâce notamment au système RailEasy qui nous permet de contrôler nous-mêmes les wagons. Nous sommes des inconditionnels de RailEasy."

Selon son responsable local du marketing Jacques Vanderheyden, la SNCB oeuvre à un perfectionnement plus poussé du système qui facilitera la fourniture de services transfrontaliers. D'autres améliorations sont encore attendues, telle l'introduction de trains d'axes avec délais garantis. Le train Interdelta vers Lyon et Marseille est d'ores et déjà opérationnel. Bientôt, des trains du même genre partiront également vers l'Autriche, vers Paris, et pourquoi pas d'autres destinations...

Il ne fait aucun doute pour Finaneste que le transport ferroviaire offre également des services très utiles sur de courtes distances comme c'est le cas pour le port d'Anvers qui ressemble fort à une mosaïque. L'usine de polyéthylène Petrochim a un besoin constant de matières premières en provenance des installations de Finaneste. Petrochim est distant de quelque 5 kilomètres; aussi le transport des produits s'effectue-t-il par chemin de fer. Les wagons qui, dans ce cas également, appartiennent à des particuliers, sont chargés la nuit et assurent une sorte de service de navette. Un simple télex à la SNCB suffit pour aller les chercher. La force du système réside dans la simplicité de la procédure. Pas besoin de lettres de voiture; aucun document ne doit par conséquent être introduit dans les gares de triage, ce qui se traduit une fois encore par un gain de temps. En outre, il existe également des trafics de matières premières à partir de Rotterdam.

Simple

"Keep it easy", tel est le principe auquel souscrit Finaneste; de là cette remarque quelque peu critique: "une facture des chemins de fer n'est pas facilement déchiffrable". "La facturation et les opérations administratives relatives aux frais de transport peuvent encore être améliorées. On assiste à un brassage d'une telle foule de données que l'essentiel s'y perd", remarque Wim Van Alsenoy, qui concède que cet aspect a déjà fait l'objet de remaniements.

Cette imperfection - qui d'ailleurs ne sera bientôt plus qu'un mauvais souvenir - ne fait toutefois pas l'objet de lourdes critiques. Outre la sursaturation du réseau routier, la fiabilité croissante, ainsi que la souplesse du transport ferroviaire font qu'une tendance se dégage de plus en plus en faveur de ce transporteur dans ce secteur qui est constamment à la recherche du moyen de transport le plus sûr et le plus rationnel. "L'évolution favorable en termes de production globale", nous dit Alain Van Der Linden, "pose les bases d'une expansion accrue".