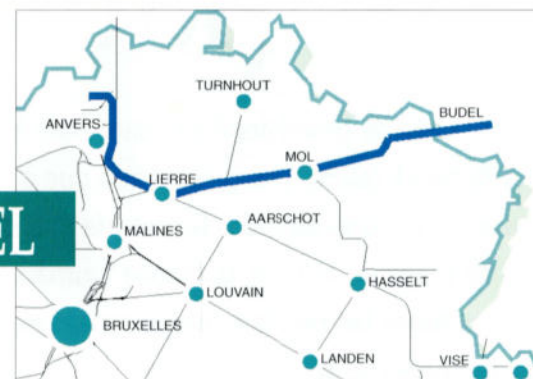


# Un contrat de quinze ans pour 400.000 tonnes par an

L'an dernier, un contrat d'une durée de quinze ans a été signé entre le manutentionnaire de marchandises Antwerp Bulk Terminal s.a. (groupe Sea-Invest) et son client, Budel Zink s.a.. B-Cargo, qui a

lui-même négocié le contrat avec le client ultime aux Pays-Bas jusqu'en 1998, a signé un contrat en sous-traitance pour le même terme de 15 ans, permettant ainsi d'offrir au client Budel Zink s.a. un traitement logistique intégré des marchandises.


**BUDEL**

### Caractéristiques techniques

Tare 28,5 t.  
Charge utile à 100 km/h: 61,5 t.  
à 80 km/h: 71,5 t.

Poids total en charge 100 t.  
Volume 62,5 m<sup>3</sup>  
Mécanisme équipements hydrauliques pour les mécanismes des portes de la toiture

Le service dont le client bénéficie inclut toutes les manipulations : le déchargement du navire sur le quai d'ABT à Anvers, le stockage éventuel sur le quai, le transbordement sur le wagon et l'acheminement en train vers le client ultime à Budel (Pays-Bas). Pour l'ensemble de l'opération, un prix unitaire à la tonne a été calculé. Ainsi, le client connaît dès le départ le coût de ses acheminements. Dans la mesure où le client a exigé que les marchandises, 'century zink concentrates', soient transportées de la manière la plus respectueuse pour l'environnement, des wagons spéciaux ont été conçus et construits à cette fin ; leur livraison est prévue pour le début de cette année. Le prototype a déjà été testé, essai qui s'est révélé tout à fait concluant. Le projet est unique et répond entièrement aux attentes du client, tant pour le déchargement sur le lieu de destination final que sur le plan du respect des prescriptions environnementales les plus sévères. Ce genre d'opération constituera sans conteste à l'avenir une référence pour les transports similaires.



EN BREF

## Congrès international de l'UIR Quand le combiné passe par B-Cargo, IFB et TRW

Du 17 au 20 mai prochain, se déroulera à Bruxelles le 17ème Congrès international de l'UIR, l'Union Internationale Routière. Le groupe Cargo de la SNCB qui sera représenté par B-Cargo, IFB et TRW, présentera ses solutions en matière de transport combiné rail-route. Les entreprises ne disposant pas d'un raccordement peuvent en effet faire appel au know-how et aux installations de B-Cargo, IFB et TRW pour un transport qui combine les avantages du rail et de la route. Les trois partenaires vous attendent au stand 440, au Palais 7 du Heysel.

### Renseignements:

UIR, Paulina Bregy:  
Tél.: +41 22 918 2703  
Fax: +41 22 918 2741

### B-Cargo,

Eric Peetermans:  
Tél.: 02 / 525 86 22  
Fax: 02 / 525 86 70

E-mail: eric.peetermans.305@b-rail.be

EN BREF

SEMAINE INTERNATIONALE DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

## Salon de la Logistique à Paris

C'est du 14 au 17 mars que s'est tenu à Paris la 17ème Semaine Internationale du Transport et de la Logistique (SITL). Avec ses 25.000 visiteurs professionnels et ses près de 700 exposants, la SITL est sans conteste un des plus grands rendez-vous européens de la logistique et du transport. Dans un contexte de redynamisation et d'élargissement du champ d'action ferroviaire, B-Cargo, IFB et ABX Logistics présentaient dans un stand commun les solutions globales qu'ensemble ils sont à même d'offrir. Les trois membres du groupe Cargo disposent en effet du savoir-faire adéquat pour assurer la maîtrise globale des flux terrestres, voire aériens, de leurs clients et leur offrir

ainsi une solution parfaitement adaptée, pouvant intégrer un large éventail de prestations logistiques. Les chargeurs et les entreprises bénéficient en toute quiétude du réseau ramifié de contacts et de partenaires internationaux. Les synergies générées facilitent la fluidité des transports, leur régularité et la qualité des acheminements. L'objectif final : le "just in time".

### SITL, Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte.

Tél. : 00.33.1.47.56.51.01  
Fax : 00.33.1.47.56.52.92  
http : www.itle.com  
B-Cargo Paris:  
Tel: 00.33.1.53.35.03.15  
Fax: 00.33.1.53.35.03.16  
Email: b-cargo@freesurf.fr

### B-CARGO

#### COMMENT NOUS CONTACTER ?

##### SERVICE CENTRAL

1050 BRUXELLES  
Rue du Trône, 60  
Tél.: 02/525.86.62  
Fax: 02/525.86.71  
URL: http://www.bcargo.com

##### DANS LES DISTRICTS

2000 ANTWERPEN  
Noorderplaats 2  
Tél.: 03/204.34.45  
Fax: 03/204.34.47

4031 ANGLEUR  
Rue Denis Lecocq, 2  
Tél.: 04/229.27.76  
Fax: 04/229.27.82

6000 CHARLEROI  
Quai de la Gare du Sud, 1  
Tél.: 071/60.23.60 - 071/60.23.87  
Fax: 071/60.23.92

8000 BRUGGE  
Stationsplein 2  
Tél.: 050/38.81.64  
Fax: 050/38.35.37

9000 GENT  
Koningin Maria Hendrikaplein 2  
Tél.: 09/241.23.61  
Fax: 09/241.23.67

3600 GENK  
Paniswijerstraat 92  
Tél.: 089/32.20.00  
Fax: 089/32.20.01

##### A L'ÉTRANGER

BASEL  
Tél.: +41.61/270.92.20  
PARIS  
Tél.: +33.1/53.35.03.15  
DUISBURG  
Tél.: +49.203/54.479.10  
NOVARA  
Tél.: +39/0321/39.31.15

### B-CARGO NEWS

B-Cargo News est le bulletin de contact édité par les Chemins de Fer belges à l'intention de leur clientèle marchandises.

#### Editeur responsable:

P. Struman  
Rue du Trône, 60  
1050 BRUXELLES

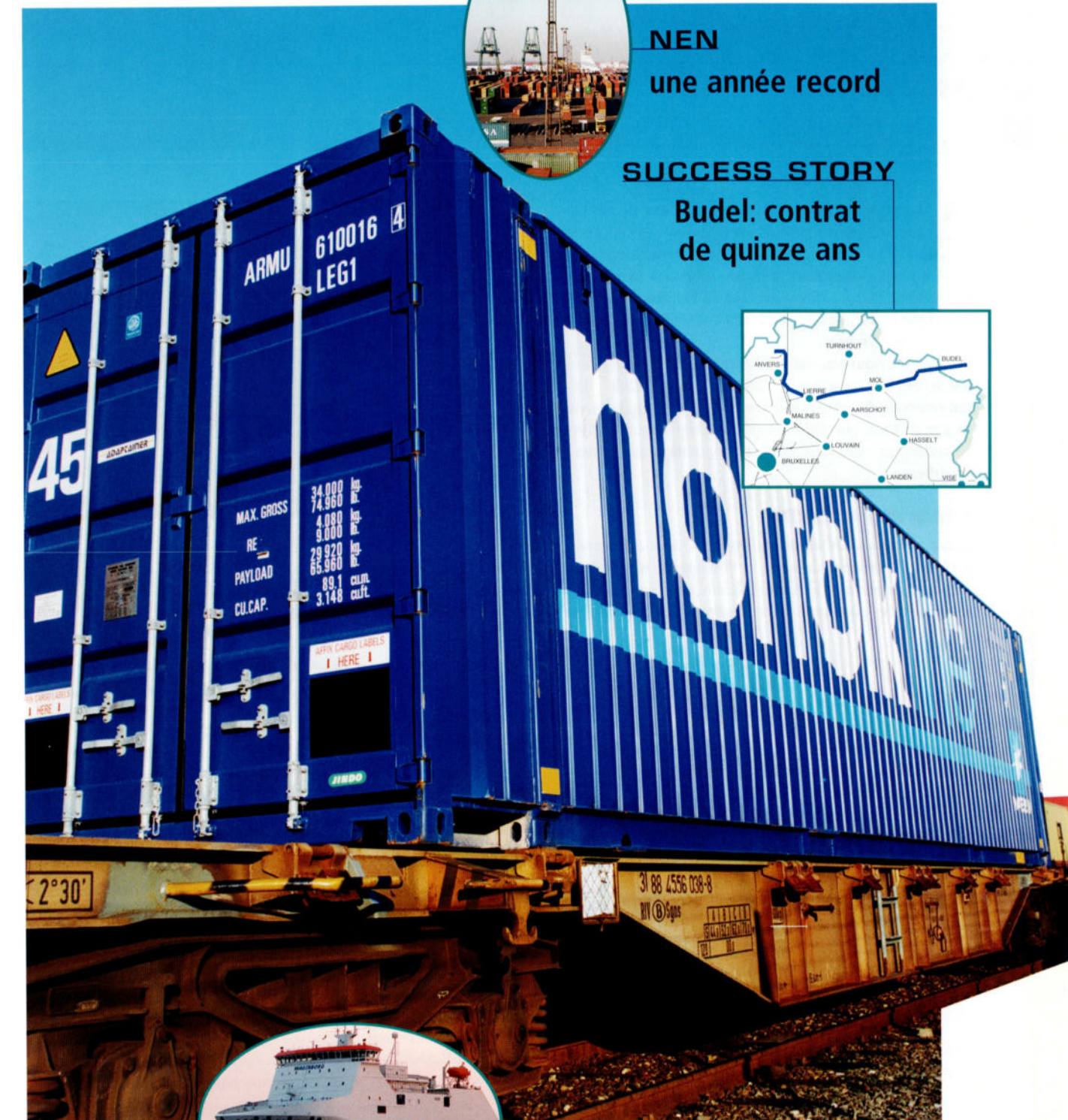
Photos: SNCB



NEN  
une année record

### SUCCESS STORY

Budel: contrat de quinze ans



STORAENSO  
Chaîne logistique sur mesure à l'échelle mondiale



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.

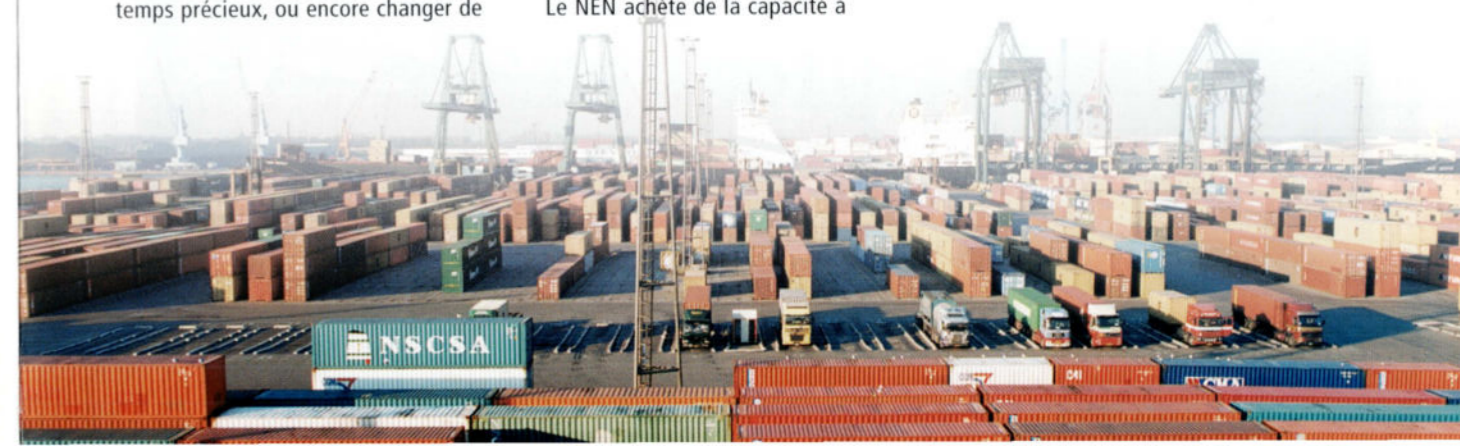
**Win-win**  
Le NEN a créé une réelle situation win-win. Les armateurs peuvent diminuer le nombre d'escales et gagner un temps précieux, ou encore changer de

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 bénéficiaire 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.



Au milieu des années 1990, le producteur de papier suédois Stora cherchait une solution à la congestion du trafic en Allemagne du Nord, et à rationaliser d'une manière plus respectueuse de l'environnement la distribution de ses produits. Cette solution est aujourd'hui mise en pratique : une chaîne logistique complète où les différents maillons travaillent en totale synergie. Au centre du nouveau concept logistique de StoraEnso, se trouvent les SECU, c'est-à-dire les "StoraEnso Cargo Unit". Il s'agit de conteneurs de dimension spéciale (13,8 m de long, 3,6 m de large et 4,4 m de haut) qui ont une capacité allant jusqu'à 90 tonnes. Ces conteneurs sont déplacés horizontalement au moyen de translifters.

Pour acheminer sa production à travers l'Europe entière et outre-mer, le géant scandinave du secteur papetier StoraEnso a mis au point une chaîne logistique totalement intégrée. Pas moins de 8 entreprises travaillent en parfaite collaboration pour que le papier et la cellulose arrivent à destination en just in time.



## Chaîne logistique sur mesure à l'échelle mondiale

ports total de 25 tonnes par essieu. Les voies ferrées suédoises sont les seules en Europe qui admettent ce format. Au port de Göteborg qui a érigé des infrastructures portuaires appropriées, les conteneurs sont transbordés sur des navires spéciaux RoRo construits par Wagenborg Shipping et exploités par Cobelfret. La taille des cales a été spécialement calculée en fonction des dimensions des SECU. Un premier navire, le Spaarneborg, est en service depuis le début du mois de janvier (voir B-Cargo News n°1/2000). Le deuxième, le Schieborg, sera lancé en avril et le troisième, le Slingeborg, prendra la mer à partir de novembre. Ensemble, ces bateaux assureront cinq arrivées par semaine, après un trajet Göteborg-Zeebrugge de 36 heures. **Zeebrugge, plaque tournante continentale**  
Le port de Zeebrugge a également construit des quais confor-

mes aux conteneurs et aux navires. Au terminal moderne aménagé sur un terrain de 30 hectares, le StoraEnso Base Port Zeebrugge, les navires sont déchargés et chargés par le manutentionnaire Sea-RO Terminal en moins de 6 heures, ce qui réduit le temps d'attente des navires. Le stockage se fait en flux tendu. Les installations permettent de décharger les SECU et de manipuler les produits dans un espace clos, protégé du vent et des intempéries. Parmi les produits finis traités, on retrouve notamment du kraft et du papier destiné aux journaux. Un autre terminal, réservé à la pâte à papier, sera bientôt opérationnel. La cellulose, matière première du papier, arrivera par bateau de différentes régions d'exploitation du monde, notamment de Scandinavie, du Canada et du Brésil. Elle est destinée aux unités de production françaises et allemandes de StoraEnso.

### Rail, route, navigation intérieure

Au départ de la tête de pont de Zeebrugge, StoraEnso expédie ses produits à travers toute l'Europe de trois manières différentes. Pour l'acheminement dans le Benelux (des distances jusqu'à 300 km), l'entreprise utilise des camions. Pour les clients outremer, les chargements partent en bateau. La majeure partie des marchandises (environ 60 % selon les prévisions), est acheminée en train par B-Cargo vers différents terminaux dans tout le continent européen. Le transport se fait également par navigation intérieure.

### 1 million de tonnes en 2000

La voie de transbordement de Zeebrugge, longue d'un demi-kilomètre et totalement couverte, peut accueillir des trains de vingt wagons. Au total, 600.000 tonnes de papier et 300.000 tonnes de cellulose doivent être distribuées en Europe en 2000 depuis le port flamand. A ce trafic, s'ajoutent encore 100.000 tonnes de papier amenées des usines d'Europe occidentale de

### La qualité du service avant tout

Pour mettre en oeuvre efficacement cet important contrat à long terme, B-Cargo et le groupe scandinave ont rédigé un Manuel de Qualité qui décrit en détail toutes les procédures et les plans de transport (horaires, etc.) pour chaque destination. Le voyage de chaque wagon est suivi pratiquement heure par heure grâce à un système d'information basé sur l'e-mail. Deux fois par jour, StoraEnso reçoit un aperçu complet de la position des

wagons envoyés. Prochainement, StoraEnso pourra vérifier la situation à tout moment du jour et de la nuit sur un site web spécial. Dans la phase de démarrage, on continue à échanger des lettres de voiture manuelles, mais le recours au système de lettres de voiture électroniques (via EDI) sera rapidement mis en place. Un bureau de coordination a été créé à Zeebrugge où les collaborateurs de StoraEnso, Sea-Ro Terminal et B-Cargo collaborent étroitement et veillent au bon déroulement des transports. Le Service Centre de B-Cargo à Zeebrugge se charge notamment de la commande des wagons, du contrôle préalable des wagons (les Suédois ont des exigences draconiennes en matière de propreté), de la préfabrication et du contrôle des factures entrantes. Chaque départ de wagon est introduit dans la grille de suivi qui est contrôlée ensuite par la cellule

StoraEnso vers Zeebrugge pour l'exportation vers des pays tiers. Au total, B-Cargo devrait donc transporter un million de tonnes la première année : 13.000 wagons de papier et 5.000 de pâte à papier. Les wagons fermés parcourent presque toute l'Europe occidentale. La majeure partie de la cargaison part pour l'Italie, plus précisément vers les terminaux de Milan, Modène et Aprilia (Rome). Ces deux derniers sont d'ailleurs exploités par Saima Avandero, membre du groupe ABX et donc partenaire logique de B-Cargo.

### Saima Avandero, partenaire italien

Arrivés à Modène ou Aprilia, les trains sont déchargés dans la journée. Le terminal de Saima Avandero peut recevoir des trains complets, de jour comme de nuit. Chaque wagon est déchargé dans un délai de quinze minutes. Le stockage sur les 80.000 mètres carrés dont 40.000 couverts se fait en fonction de la destination finale. Saima Avandero livre du papier dans un rayon de 300 km. Parmi ses plus importants clients, il y a notamment Tetra Pak. Pour ce client, la livraison en continu s'effectue par camions spécialement conçus : chez le client, le papier est déchargé de manière automatisée et directement conduit dans la chaîne de production. Les autres terminaux se trouvent en Allemagne (Francfort, Nürnberg, Munich, etc.), en France (notamment dans la région parisienne), en Suisse et en Autriche. Dans le Sud de la France, au Boulou, le papier est transbordé pour l'Espagne. Enfin, il est aussi prévu de desservir la Grande-Bretagne.

### Service complet

Pour mener à bien sa mission, B-Cargo assure un service complet : il comprend aussi bien la traction que la location des wagons. Les wagons adaptés sont pris en location chez des partenaires comme Nordwaggon (Suède) et Transwaggon (Allemagne). Ce sont des wagons à bogies (quatre essieux) du type Habins (capacité d'environ 55 tonnes, longueur de 21 mètres) et des wagons couplés à quatre essieux Laais ou Hirs de 25 mètres de long et d'une capacité de 60 tonnes. Enfin, B-Cargo se charge de tous les accords avec les autres sociétés ferroviaires.