

Reculer pour mieux sauter

Pur SNCB Logistics, 2009 n'a certainement pas été une bonne année. Les volumes ont baissé de 34,1%, les prestations de transport de 31%. Sans parler de la perte attendue de 120 mio. d'EUR. De plus, les négociations sociales concernant la création de la nouvelle filiale fret sont particulièrement difficiles. Il y a pourtant une petite lumière au bout du tunnel. Les gros efforts en matière de productivité constituent la base d'un renouveau. Faire plus avec moins de moyens est le nouveau slogan.

PIETERJAN VAN WYNGENE

La nouvelle filiale fret de la SNCB sortira cette année des starting blocks. L'accord social se fait encore attendre, mais les fondations financières et opérationnelles sont posées. La nouvelle SA aura un capital propre de 535 mio. d'EUR. Le projet de ce B-Cargo nouveau style a été introduit à la Commission européenne. Cette dernière exige la filialisation des activités fret si SNCB Logistics veut bénéficier d'une dernière aide d'Etat.

«La filialisation n'est qu'une des nombreuses mesures qui doivent mener à l'assainissement de SNCB Logistics», déclare Geert Pauwels, responsable de la division fret à Transport Echo. «A

"Nous continuons à faire ce que nous faisons autrefois, mais de manière plus organisée."

côté de cela, nous travaillons à quatre autres priorités: la qualité, la réduction des coûts, l'amélioration des activités commerciales et le développement international des activités logistiques.»

TAUX D'OCCUPATION

Sur le plan opérationnel, c'est le nouveau plan de transport qui doit

faire la différence. Pauwels explique: «Le nouveau plan de transport qui est entré en vigueur le 13 décembre dernier entraîne de nombreuses économies. Il nous permet de devoir aligner entre 25 et 40% de moyens en moins. Le nombre de locomotives et de conducteurs est ainsi fortement réduit.»

Cela sans devoir couper dans les volumes, souligne-t-il. «Nous continuons à faire ce que nous faisons autrefois, mais de manière plus organisée. Pour chaque mesure réalisée, nous avons deux objectifs étroitement liés en tête: davantage de qualité et de productivité, grâce à une meilleure

utilisation des moyens. Nous voulons un taux d'occupation beaucoup plus élevé avec moins de locomotives.»

Un nouveau plan de transport, il y en a un tous les ans à la mi-décembre avec chaque fois des changements. Mais ils n'ont jamais été aussi importants que pour ce nouveau plan de transport 2010. «Les clients n'ont



Le nouveau plan de transport est entré en vigueur le 13 décembre.

WAGON ISOLÉ

Le plan de transport 2010 comporte principalement des adaptations dans le transport par wagon isolé, qui représente un tiers des volumes. Les destinations internationales sont groupées pour limiter leur nombre. En France, tous les transports sont effectués via Woippy ou Somain. En Allemagne et au Luxembourg, les seules destinations conservées sont respectivement Gremberg et Bettembourg. Pour les

Pays-Bas, tout va direction Rotterdam-Kijfhoek. En Belgique, le plan de transport concerne deux gares de triage internationales: Anvers-Nord et Monceau. Anvers-Nord est relié à quatre grandes gares régionales: Genk, Gand, Zeebrugge et Kinkempois (Liège). Monceau conserve les liaisons avec Anvers et les gares de Woippy et Somain. Les dessertes locales restent maintenues depuis les centres régionaux.

LAST MINUTE TRAINS

«De nombreux changements sont relativement simples et évidents, mais ils entraînent une forme diminution des coûts du transport par wagon isolé» déclare Pauwels. «La SNCB devait souvent faire face à des problèmes d'organisation lors de la mise en place que ce qu'on appelle les «last minute trains». Nous fournissons souvent un train au dernier moment, à la demande d'un chargeur ou d'un quai. Souvent, des trains arrivaient au même moment parce qu'il n'y avait pas

"La direction n'envisage pas de vendre la filiale fret à terme."

d'accords claires concernant l'heure d'arrivée. Maintenant, ces accords existent. Chacun sait à quelle heure arrive les trains, et c'est le plus important pour les chargeurs. Pour nous, c'est aussi un grand pas en avant, car cela nous permet d'utiliser nos moyens de manière beaucoup plus efficace. En bref, tout le monde y gagne.»

PAS DE VENTE

Pauwels envisage l'avenir avec confiance et dément que la direction envisage de vendre la filiale fret à terme. «Certes, la situation financière de SNCB Logistics n'est pas bonne. Ce n'était pas le cas en 2008, et ce fut même pire en 2009. Mais nous avons déjà réalisé beaucoup d'économies. Une grande partie de ces économies ne se révèle que maintenant avec la réalisation du plan industriel. Sur le plan opérationnel, nous avons déjà réalisé 70% de nos économies et nous sommes ainsi parfaitement dans les temps. Et cela va bientôt se refléter sur les résultats financiers», conclut Pauwels. ■

www.sncblogistics.be