

# IFB reprend les activités de transport de TRW

Depuis le 1er mai, IFB, filiale intermodale de la SNCB, a repris toutes les activités commerciales de transport de TRW, l'autre filiale intermodale de la SNCB. TRW va se concentrer sur la gestion du parc de wagons du groupe fret SNCB. L'ancien directeur de TRW, Jean-Luc Mélard, va prendre en charge le développement international d'IFB.

**Alain Leglay**

**1** Il est ainsi mis fin à une situation pour le moins ambiguë où le groupe fret SNCB avait deux filiales s'occupant de transport combiné: Interferryboats qui était surtout axée sur le transport de containers maritimes par rail et par voie d'eau, et TRW, davantage axée sur le transport combiné rail-route continental.

En fait, ces dernières années, le groupe Fret SNCB a repris progressivement en main TRW qui, comme on le sait, émanait des entreprises de transport routier. On sait qu'une politique similaire est en cours en



Jean-Luc Mélard change sa casquette de TRW pour celle d'IFB.

France: la SNCF essaie aussi de reprendre Novatrans, mais au grand dam des transporteurs routiers français actionnaires de Novatrans qui

n'apprécient guère la qualité des services que leur rend la SNCF.

Chez IFB, c'est Wilfried Moons, General Manager Intermodal qui sera responsable du transport combiné, l'accent étant mis sur le client, la pro-activité, le dévelop-

chez IFB, et IFB assure que la transition s'est opérée en douceur sans que le service aux clients en soit affecté.

Au sein du groupe fret, TRW est désormais le gestionnaire opérationnel de l'ensemble des wagons du groupe Fret SNCB et le propriétaire des wagons intermodaux du groupe.

Ses trois tâches seront la location de wagons à des opérateurs ferroviaires ou des groupes industriels, un service de réparation avec des équipes mobiles pouvant effectuer des réparations urgentes en Belgique et à l'étranger, et la gestion de flotte d'opérateurs ferroviaires ou de groupes industriels ayant leur propre parc de wagons.

Quant à l'ancien directeur de TRW depuis 2000, Jean-Luc Mélard, il devient general manager "International Business Development" et assurera donc le soutien et l'accompagnement du développement international d'IFB.

[www.interferryboats.be](http://www.interferryboats.be)

## Les projets RTE-T doivent stimuler la co-modalité

Les membres du Maritime Industries Forum (MIF) ont adopté un point de vue sur la Communication de la Commission européenne relative à la révision de la stratégie RTE-T. Sans qu'elle fasse l'unanimité, une majorité au sein du Forum s'est néanmoins rangée derrière la troisième option proposée par la Commission.

**Guy Mintiens**

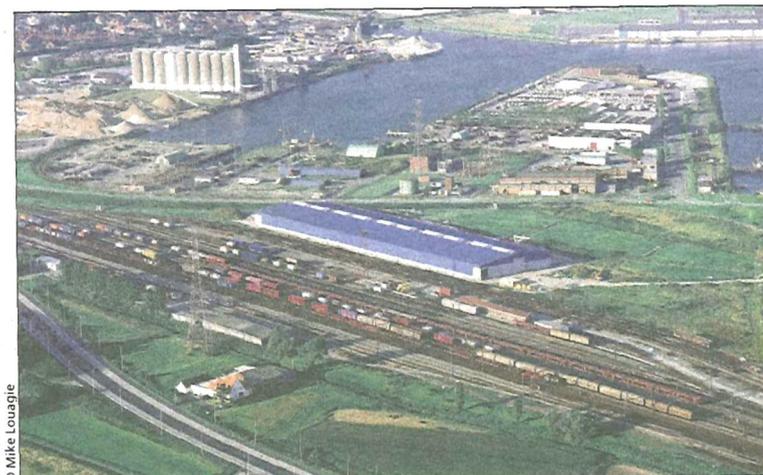
**L**e Maritime Industries Forum a été créé en 1992 et représente un certain nombre de coupes du cluster maritime. Il s'agit de l'association européenne des armateurs ECSA, de l'organisation des ports européens ESPO et de l'organisation européenne des expéditeurs CLECAT.

Le Forum souligne qu'il lui est difficile de parvenir à un choix unanime pour une des trois alternatives proposées par la Commission dans sa Communication de début février relative à la révision de la stratégie RTE-T. "Une large majorité semble cependant favo-

nable à la troisième option d'une approche combinée.

Le MIF veut surtout se focaliser sur l'aspect pratique et souligne qu'outre des considérations d'ordre stratégique, il s'agit en premier lieu de considérer le financement du programme RTE-T. Sans un financement digne de ce nom des projets proposés, les résultats ne seront pas au rendez-vous, indique le Forum.

Le MIF répète ce qu'il avait déjà avancé par le passé, notamment dans le document publié par l'organisation en 2006 et intitulé «Logistics for promoting freight intermodality». Ce document



Selon le MIF, l'infrastructure existante doit d'abord être optimisée dans le cadre du programme RTE-T.

accorde une attention particulière à l'importance d'une infrastructure efficace. Cela signifie que l'utilisation de l'infrastructure existante doit être optimisée et éventuellement améliorée. Parallèlement, les

projets RTE-T doivent être priorités selon les besoins du marché. Un planning central est donc hors de question pour le MIF.

[www.mif-eu.org](http://www.mif-eu.org)