

## Le dossier B-Cargo en bonne voie à Bruxelles

La Commission européenne va selon toute probabilité approuver la "filialisation" de B-Cargo, la division fret de la SNCB. C'est ce que confirment des sources belges qui suivent le dossier de près.

Si leurs informations sont correctes, cela ouvrira la voie à une recapitalisation de la filiale, qui a été rebaptisée SNCB Logistics. Selon ces sources, la Commission n'approuvera l'opération qu'à la condition que la recapitalisation soit une intervention unique. Avec 150 millions d'euros, le coût de la restructuration sera d'ailleurs élevé. Ce montant viendra essentiellement du holding SNCB.

Le volet social pourrait également poser problème, puisque la Commission européenne a demandé des explications supplémentaires sur les plans visant à maintenir les salariés au sein de l'entreprise publique et de les détacher vers la filiale fret privée. Il s'agit là d'une exigence formulée par les syndicats.

ec.europa.eu

## Toujours pas d'issue à la grève de la SNCF

Hier mardi, les syndicats CGT et Sud-Rail en étaient à leur septième jour de grève, un mouvement surtout perceptible dans le Sud-Est de l'Hexagone. Si une majorité des trains de voyageurs parvenaient à circuler (sauf dans le Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées), il n'en était pas toujours de même pour les trains de fret, y compris ceux des opérateurs privés.

C'est bien sûr le fret qui est le grand perdant de la grève. Le principe de précaution (retenir les trains afin qu'ils ne soient pas perdus dans la nature...) était encore largement appliqué chez les opérateurs de fret, nationaux et étrangers.

La direction de la SNCF a invité les deux syndicats à une réunion le 21 avril "ou plus tôt si le trafic revient à la normale", mais les deux syndicats réclamaient des négociations immédiates et sans condition préalable. De plus, ils ne veulent pas siéger à côté des autres syndicats (CFDT et Unsa) qui ne font pas grève et ont au contraire accepté les propositions de la direction avant le lancement de la grève.

www.sncf.fr

## Arbel Fauvet Rail en liquidation judiciaire

Les actions Arbel Fauvet Rail ont été radiées mardi dernier de la cotation en bourse de Paris après la liquidation judiciaire de la société. Le constructeur de wagons de fret est occupé par son personnel depuis le 30 mars dernier.

Un cabinet d'ingénierie mandaté par la direction avait proposé trois pistes pour tenter de sauver la société, mais toutes impliquent des licenciements importants.

La première solution était de créer un pôle ingénierie mandaté par la direction avait proposé trois pistes pour tenter de sauver la société, mais toutes impliquent des licenciements importants. La seconde consistait à se concentrer sur l'atelier des bogies et de travailler avec d'autres entreprises de la région. Dans ce cas, les locaux de Douai (rachetés par la communauté d'agglomération) ne seraient plus adaptés à la charge de travail. La troisième solution serait de se limiter aux wagons sophistiqués et d'en sortir deux cents par an. Mais selon les syndicats, cela équivaldrait à licencier les deux tiers du personnel.

www.a-f-r.fr

# OSR France (IFB) veut passer à la vitesse supérieure

Le transporteur ferroviaire de fret On Site Rail (OSR) France a été mis en place en juin 2008 pour accompagner les développements en "open access" de SNCB Logistics en France. Il va passer cette année à la vitesse supérieure et compte devenir une entreprise ferroviaire à vocation locale et régionale en étendant son activité au "dernier kilomètre".

Alain Leglay

**O**SR, qui est une filiale d'IFB (elle-même filiale de SNCB Logistics) gérée par José Syr et Wilfried Moons, doit obtenir la licence et les certificats de sécurité requis, signale "La Lettre Ferroviaire".

Olivier Deprez, general manager qui dirige OSR France depuis Lille, regrette à ce propos qu'il n'y ait pas en France (comme en Allemagne) de statut d'"entreprise locale fret". Cela veut dire qu'OSR France doit effectuer les mêmes (longues) démarches administratives auprès de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire que pour une entreprise ferroviaire qui voudrait opérer à l'échelon national. Le dossier est en cours de constitution et l'objectif est d'obtenir la licence et les certificats nécessaires d'ici la fin de l'année.

OSR France occupe actuellement 27 personnes pour les opérations au sol au profit de SNCB Logistics et d'Euro Cargo Rail (qui appartient à la Deutsche Bahn), partenaire de traction de SNCB Logistics en France. La forma-



Une locomotive Vossloh G2000 opérée par SNCB Logistics en France. OSR France utilisera des locos de ce type pour ses opérations.

tion de douze conducteurs a commencé il y a quelques jours (elle dure huit mois). Ils seront appelés à rouler sur cinq à sept locomotives diesel de type Vossloh G1206 et G2000. Les locomotives G1206 sont assez polyvalentes et aptes aux opérations de manœuvre mais aussi de traction en ligne, tandis que les G2000 sont des locomotives de ligne, ce qui indique aussi clairement qu'OSR entend se développer sur des distances bien supérieures au dernier kilomètre (on parle de 100 km, voire davantage).

Toujours selon "La Lettre Ferroviaire", OSR France est déjà pré-

sent sur les sites de Beautor dans l'Aisne (le client étant le sidérurgiste Duferco), de Bully-Grenay dans le Pas-de-Calais (pour le compte du groupe chimique Tessenderlo), de Valenciennes pour Vallourec, de Tergnier dans l'Aisne pour des transports de céréales (ECR) et enfin de Sucy-Bonneuil pour le compte d'IFB et d'ECR.

OSR France envisage aussi de développer cette année une activité de gestion d'installations terminales embranchées, éventuellement avec un entretien de base des voies ferrées.

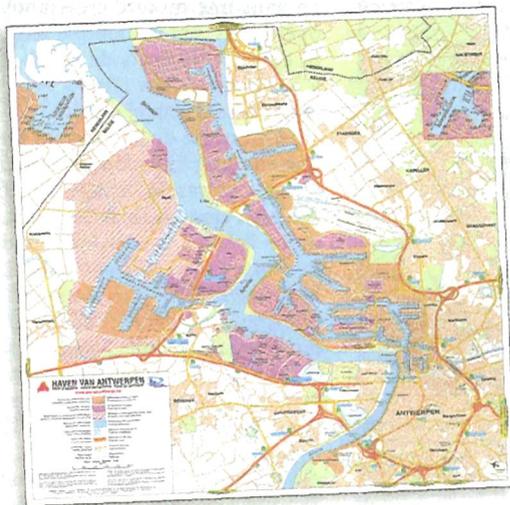
Enfin, OSR France complètera sa gamme de services en proposant des opérations de maintenance légère sur les wagons, ainsi que des solutions clé en main de chargement et de déchargement des trains. De sorte que d'ici la fin de l'année, en comptant des opérateurs au sol et des membres du management supplémentaires, l'effectif d'OSR France devrait compter une cinquantaine de personnes.

www.b-rail.be/corporate/F/company/destination\_mieux/sncb\_logistics/index.php

COMMANDEZ MAINTENANT:

+32(0)3-234 05 50

# ANVERS PLAN DU PORT



GRAND PLAN DU PORT:

112 cm x 95 cm • 16€

PETIT PLAN DU PORT:

43 cm x 41 cm • 1,05€

DES CARTES PERSONNALISÉES SONT ÉGALEMENT DISPONIBLES

07363

## ICF met la liaison Anvers-Sopron sur les rails



Dès ce 14 avril, Intercontainer-Interfrigo fait circuler l'Antwerp-Sopron-Container-Express (ASCE). Dans une première phase, le train circulera trois fois par semaine sur l'axe principal entre Anvers, Vienne et Sopron (et retour). Les départs depuis le Main Hub d'Anvers (photo) sont prévus le lundi, le mercredi et le vendredi soir. Au retour, les trains arrivent à Anvers le jeudi, le samedi et le mardi. Depuis le hub de Sopron, des connexions sont possibles avec le Sud-Est de l'Europe et la Turquie.

ICF reprend ainsi une politique d'expansion depuis les ports du delta Escaut-Rhin, puisque il annonce parallèlement, le doublement du train "Erasmus" entre Rotterdam (Maasvlakte et RSC) et Bâle Bad UBF (à la frontière avec l'Allemagne), lancé en février à raison d'un train par semaine. Il y a aliment suffisant pour justifier ce doublement de la fréquence.

www.icfonline.com