

INFORMATIONS S.N.C.B.

ⓑ

Bulletin
de la Direction Commerciale
des Chemins de fer
belges

5

80

NOVEMBRE

Publication
bimestrielle
sauf
juillet
et août

5.2.01

7

45

Namur 1



En couverture:
Zeebrugge, port belge à la côte.
Voyez le dossier au centre
de ce numéro.



Entreprise

Algeco présentait à Anvers, en septembre, des wagons spécialisés, citernes ou fermés. Nous en parlons page 3.



Le port de Zeebrugge sous la loupe:
 - une présentation générale par son directeur, Mr. F. Traen, p. 5;
 - le trafic ferroviaire à Zeebrugge, p. 6;
 - les travaux d'extension du port, p. 10;
 - la containerisation à Zeebrugge, p. 15;
 - la SBA des Ferry-Boats, p. 14 et 18;
 - Harwich, la porte en face, p. 14.



Entreprise

Edwin Cooper loue des wagons citernes pour les transports de ses produits chimiques notamment en ferry-boats vers l'Angleterre. Un coup d'œil page 21.



Nouvelles B

Un nouveau système de **tableaux indicateurs** à Bruges; page 23.
 Echo de la journée portuaire d'Anvers; page 23.
 Le minitrip SNCB à Arnsberg; page 23.

EDITORIAL

DANS
NOS AGENCES
COMMERCIALES

En vue de rationaliser son action commerciale, la SNCB a décidé de modifier la structure de ses agences commerciales.

En clair, cinq Représentations commerciales régionales se partagent le travail sur l'ensemble du territoire. Elles sont établies à Anvers, Bruxelles, Charleroi, Gand et Liège. A l'exception de celle de Bruxelles, ces Représentations régionales sont aidées dans leur action par des Agences commerciales à Hasselt (liée à Anvers), Mons (Charleroi), Bruges et Courtrai (Gand), Arlon et Namur (Liège).

Cette nouvelle structure se met en place progressivement, et pour l'instant, la clientèle rencontrera les mêmes visages que précédemment dans les Représentations régionales et les Agences, à deux exceptions près; en effet, les agences commerciales de Verviers et Malines sont désormais supprimées. Monsieur Mathieu, qui exerçait ses fonctions à Verviers, seconde maintenant Monsieur Delhaise à Liège, et Monsieur Van de Wal officie, pour sa part, aux côtés de Monsieur Herremans à Anvers.

Si vous n'étiez pas en contact avec ces deux agences, nul besoin, donc, de plonger sur vos agendas: les noms, adresses et numéros de téléphone restent inchangés. Il faut savoir, simplement, que des innovations seront introduites, en vue d'améliorer le service à la clientèle. Nous en parlerons en temps utile.

La présente publication est faite sans préjudice des dispositions tarifaires et des horaires en vigueur ou de leurs modifications ultérieures.

Editeur responsable:
J. Heinen - Bruxelles

Rédaction:
Rue de France, 85
1070 Bruxelles
Tél. 02/523.80.80, poste 22299
Conception: P. Funken, Bruxelles
Imprim.: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Photos
MBZ: 1, 5, 10, 12, 13, 17
SBA des Ferry-Boats: 6, 14, 15, 16, 18, 19, 20
SNCB: 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 16, 21
Carcoke: 8

ALGECO - VTG

au service de l'industrie



En mai 1976, la société Algeco Belgique, membre du groupe allemand VTG, présentait en gare d'Anvers Sud 6 wagons citernes pour les transports de gaz ou de produits chimiques et pétroliers.

Quatre ans plus tard, elle recommandait cette opération avec, cette fois, cinq wagons citernes, deux wagons fermés pour ferry-boats et des containers. La même gare anversoise accueillait de nouveau l'exposition, dans d'excellentes conditions d'environnement.

26.000 wagons

Avec les responsables de la firme, la rédaction d'Informations SNCB a voulu jeter un regard panoramique sur le parc de matériel ferroviaire que les entreprises belges peuvent louer selon leurs besoins. Les chiffres parlent d'eux-mêmes:

- Parc total VTG: 26.000 wagons.
- Pour le transport de gaz: 3.300 wagons.
- Pour les produits pétroliers: 11.000 wagons.
- Pour les produits chimiques: 11.000 wagons.
- Pour les pulvérulents: 600 wagons.
- Parc de wagons ferry-boat: 425 unités dont 75 pour le transport de coils.
- Parc de containers citernes: 500 unités de types différents.

L'intérêt d'un loueur de wagons - et de wagons aussi spécialisés - c'est d'apporter aux entreprises l'appui d'une technique bien adaptée aux besoins. Transporteur de marchandises très diverses, le chemin de fer constitue un parc de wagons aussi polyvalents que possible, quel que soit leur niveau de spécialisation. Le matériel destiné au transport d'une catégorie très limitée de produits devrait, en bonne logique, appartenir aux entreprises productrices. Mais pour certains gestionnaires, l'achat de wagons présente quelques risques: l'investissement pèse très lourd au départ, il restreint en quelque sorte la liberté du propriétaire, obligé de s'en tenir au rail pour amortir la mise, et le marché, dans certains cas, n'est pas assez stable pour garantir l'amortissement total (qui peut s'étaler sur une quinzaine d'années) dans de bonnes conditions. Les sociétés de location, grâce à leur savoir faire et à leurs nombreuses ramifications dans un bon nombre de pays, sont en mesure de mieux utiliser un matériel hautement spécialisé. Elles ont la possibilité, aussi, d'acheter des

séries plus importantes et par conséquent, d'obtenir à l'acquisition des prix plus intéressants malgré la grande diversité de leur parc.

Algeco - VTG reste en permanence attentif aux besoins et aux desiderata de sa clientèle, si bien que son parc répond toujours étroitement à la demande de matériel, pour quelque transport spécialisé que ce soit. Au besoin, VTG fait construire "sur mesure"; supposons qu'un client souhaite louer, quasi en permanence, 20 wagons destinés au transport d'un produit déterminé; Algeco - VTG peut, sur base des spécifications techniques mises au point de concert, commander 20 véhicules neufs idéalement adaptés aux transports prévus.

Société de service

Algeco - VTG se définit essentiellement comme un loueur de wagons, même si d'autres services peuvent être rendus à la clientèle. Les wagons transporteurs de gaz et de produits chimiques ou pétroliers, régulièrement révisés et mis au point, sont loués par jour civil, un peu à la manière des voitures sans chauffeur. Le locataire s'en sert, autant dire, à son gré, tout en respectant, bien sûr, le matériel et ses limites de charge. Le wagon, loué pour une durée variable selon les engagements à honorer, pourra circuler sur n'importe quelle relation, que ce soit dans les limites du pays ou en service international, en régime de train complet ou comme wagon isolé.

Les wagons ferry-boat du parc d'Algeco - VTG connaissent le plus souvent un régime un peu différent: le charter. Le matériel, dans ce cas, est mis à disposition pour circuler sur une relation déterminée, moyennant un forfait de location. Le wagon une fois chargé et remis au transport, le client n'a plus à s'en préoccuper. Si pour une raison quelconque l'acheminement était interrompu et la durée d'utilisation prolongée, le client d'Algeco ne déboursait pas un centime de plus. En fin de transport, il lui reste à payer le forfait de location et la taxe d'acheminement établie par le chemin de fer.

Dans le cas des containers citernes, la formule la plus courante est l'expédition. Algeco charge un service spécialisé de VTG d'assurer le transport de porte à porte, pour un prix global qui comprend la location des containers, les manutentions, et les

prix de transport par différents modes (fer, mer, route...). Cette formule s'applique à des acheminements vers le Brésil, l'URSS, Israël, la Finlande, etc. Le suivi de l'expédition est opéré d'Allemagne et de Rotterdam pour le Benelux.

Progrès et innovation

Depuis 1976 sont apparus les wagons ferry-boats fermés de plus de 100 m³ et les porteurs de coils à capots télescopiques également destinés au trafic Angleterre/continent. Les berceaux de ces derniers peuvent être recouverts d'un plancher mobile, ce qui donne à ce wagon une vocation "mixte": coils à l'aller et marchandises générales au retour et vice versa.

Dans les autres domaines, l'évolution technique se poursuit. Nous pouvons, à cet égard, mentionner un axe précis: l'augmentation des charges. Les constructeurs ont renoncé à alléger davantage les wagons: une réduction excessive de la tare les rendrait fragiles. La politique, aujourd'hui, est à l'accroissement de la capacité. Dans un avenir plus ou moins proche, la charge par essieu sera portée de 20 à 22 tonnes - et c'est déjà le cas sur certaines lignes européennes. A ce moment, les wagons construits à cet effet pourront admettre des chargements plus lourds.

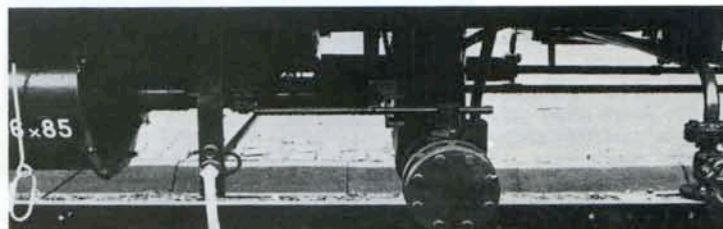
Algeco - VTG joue actuellement la carte chimie/gaz. C'est que les entreprises de ces secteurs accordent au rail une confiance croissante. La grande diversification des types de wagons offerts en location constitue un atout dont elles tirent bénéfice: le matériel hautement spécialisé présente toutes les garanties de sécurité et de rentabilité.

La sécurité des personnes fait aussi partie des objectifs définis à la construction. Garantir les manutentionnaires contre tout risque d'incident ou d'accident est un impératif de base, particulièrement lorsque l'on traite des produits dangereux, qu'ils soient corrosifs ou qu'ils dégagent des vapeurs toxiques. Nous entrons là dans le domaine des "gadgets", si l'on peut dire: des équipements de détail, élémentaires mais efficaces. Dans le même ordre d'idées, suivant une directive de l'UIC, la construction de wagons neufs prévoit la concentration d'organes divers dans un espace assez restreint: entrée

et sortie du circuit de réchauffage à vapeur, clapet de fond, prise de terre, vanne de vidange, commandes par leviers au quart de tour (plutôt que par volant), etc. Ces organes, aujourd'hui nettement moins dispersés, sont facilement accessibles par les manutentionnaires, dont le travail devient plus facile et plus rapide.

Les chimistes, pétrochimistes, pétroliers, distributeurs, expéditeurs, bureaux de vente, centres de distribution et stockeurs constituent la clientèle d'Algeco - VTG. Quelle que soit leur taille, Algeco ne veut en effet pas marquer de différence entre "grand" et "petit" clients. La différence apparaîtra, en fait, pour le client "occasionnel". La plupart des contrats de location portent sur une année ou plus. L'affectation des wagons fait donc l'objet d'un planning à longue échéance. Et l'ensemble du parc disponible "tourne" en permanence. La réalisation de marchés à plus courte durée exige parfois la mise à disposition rapide d'un ou plusieurs wagons d'un type déterminé. C'est là que nous parlons de client occasionnel. L'exercice est difficile à exécuter et Algeco - VTG n'est pas absolument sûr de le réussir à chaque fois. Mais tout est mis en œuvre pour y parvenir, pour qu'Algeco exerce sa vocation d'auxiliaire des chemins de fer et de l'industrie.

Nos lecteurs trouveront par ailleurs un large écho à notre rencontre avec une entreprise locale de wagons. Un autre avis, qui éclaire et complète ce que nous venons de résumer ici.



Containers

Les containers VTG ont tous une longueur de 20 ou 30 pieds. Ils sont de type ISO. De gauche à droite sur la photo: un container pour les transports de produits liquides inflammables, avec isolation et réchauffeur; un container pour le transport de toutes sortes de gaz, avec soupape de sécurité utilisable ou non, selon la réglementation nationale, et une pression d'épreuve de 30 bars; un container pour le transport de produits toxiques (comme les amines) avec vidange haute et réchauffeur. Certains contai-



ners sont équipés pour le réchauffage électrique (possibilité de réchauffage pendant un trajet en bateau).

Citerne à gaz de 95 m³

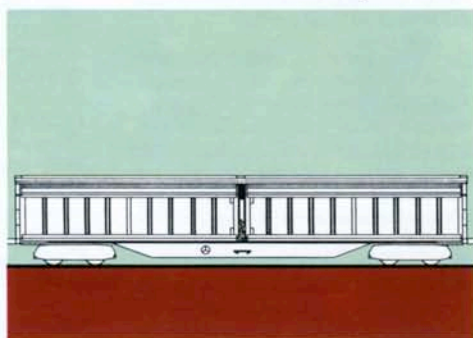
Pour transport de propane, butane, etc.
Capot anti-solaire.
Pression d'épreuve 26 bars.
Déchargement par pression ou pompage.
Système automatique de fermeture de la vanne de fond en cas de mouvement pendant le déchargement.
Rayon de courbe minimum 35 m.



	A	B	C
	33,7	41,7	49,7
S	33,7	41,7	49,7

Wagon ferry de 106 m³

Destiné au transport de charges palettisées assez légères.
Surface de chargement 47 m².
Longueur de chargement 18,798 m.
Largeur de chargement 2,500 m.
Hauteur libre: 2,400 m.
Rayon de courbe minimum 35 m.
Deux parois coulissantes libèrent à peu près la moitié de la longueur du wagon pour chargement et déchargement.



	A	B	C
	38	46	54
S	38	46	54

Citerne de 53 m³

Pour transport de produits chimiques corrosifs, de poids spécifique supérieur à 1,6.
Vidange haute.
Citerne brisée.
Pression d'épreuve 4 bars, pression de service 3 bars.
Rayon de courbe minimum 35 m.



	A	B	C
	42,2	50,2	58,2
S	42,2	50,2	58,2

Wagon ferry pour coils

Destiné au transport de coils dans 5 berceaux et, grâce à un plancher rabattable, valable aussi pour n'importe quelles marchandises.
Surface de chargement 27,5 m².
Longueur de chargement 13,278 m.
Largeur de chargement 2,130 m.
Hauteur libre: 1,900 m.
Trois éléments de toiture télescopiques dégagant au maximum deux tiers de la surface.
Rayon de courbe min.: 35 m.
Largeur des berceaux 2,010 m.



	A	B	C
	36,5	44,5	52,5
S	36,5	44,5	52,5

Wagon de 62 m³ pour pulvérulents

Pour transport de pulvérulents lourds.
Deux chambres terminées par trémies.
Déchargement par air comprimé.
Deux trous de remplissage par chambre.
Pression de service 2,3 bars.
Rayon de courbe minimum 35 m.



	A	B	C
	42,4	50,4	58,4
S	42,4	50,4	58,4

Wagon citerne de 95 m³

Pour produits pétroliers blancs - citerne brisée - la vanne de fond commande un clapet de mise à l'air.
Pression d'épreuve 1,5 bar.
Rayon de courbe minimum 35 m.



	A	B	C
	40,1	48,1	56,1
S	40,1	48,1	56,1

Citerne de 45 m³

Pour transport de produits chimiques divers.
Isolation en laine de roche de 100 mm.
Réchauffage à vapeur.
Vidanges haute et basse.
Vanne latérale à manœuvre au quart de tour.
Rayon de courbe minimum 35 m.



	A	B	C
	41	53	61
S	41	53	61

ZEEBRUGGE:



prêt pour
un nouveau
siècle



De l'histoire du port de Brugge-Zeebrugge, quelques éléments sont déjà bien connus: l'inauguration du nouveau port en 1907 par Léopold II, les dégâts considérables des deux guerres mondiales, et l'écart, à l'origine, entre les trafics acquis et les espoirs des promoteurs.

On connaît sans doute moins l'exacte ampleur des prévisions des gouvernants à la fin du siècle dernier. Il n'était effectivement pas dans leurs intentions de faire de Zeebrugge un port pour le seul trafic avec l'Angleterre. Ostende était, et reste actuellement, le premier port belge pour le transport de voyageurs vers la Grande-Bretagne. Le compte-rendu des débats parlementaires sur la loi d'investissement pour le port de Brugge-Zeebrugge, dans les années 1980, montre clairement que Zeebrugge devait être un port côtier rapide; autrement dit, un port où les grands navires pouvaient faire escale rapidement, sans détour, sans rivière à remonter, ce qui représentait une économie de temps et de moyens. Une escale, il faut le dire, aussi attrayante pour les petits chargements. Et l'on s'en référait à Southampton, au Havre, à Bremerhaven.

Il fallut attendre le milieu des années 60 pour que se réalisent ces espoirs. L'une des causes en est incontestablement que le port ne fut jamais vraiment achevé et qu'on ne l'adapta guère. On oublie souvent que les dimensions du port sont restées les mêmes pendant trois quarts de siècle: le vieux môle et l'écluse restèrent inchangés, et la mise en service, en 1971, de la pointe ouest fut la seule adaptation réalisée pour améliorer les possibilités de Zeebrugge. C'est d'ailleurs là que fut implanté l'Ocean Containerterminal Zeebrugge (OCZ) à l'initiative de la SNCB.

En 1965, pour la première fois dans l'histoire de Zeebrugge, le cap des 2 millions de tonnes par an fut franchi. Presque 10 ans plus tard, en 1974, un premier record de 14 millions de tonnes fut établi. Spectaculaire croissance, obtenue malgré l'absence de travaux de réelle envergure.

La raison de cette croissance, il faut la chercher dans ce qu'on appelle souvent "la deuxième révolution des transports". Cette révolution technique est apparue dans les années 50 et surtout 60; elle présente deux caractéristiques essentielles.

En premier lieu, le gigantisme: la rapide évolution vers des navires toujours plus grands. C'est le cas des pétroliers (les "Very Large Crude Oil Carriers" ou VLCC's), mais aussi des minéraliers, des transporteurs de quantité de marchandises de masse, charbons, céréales, etc. qui ont rendu possible dans les années 50 et 60 l'essor économique énorme, explosif, d'une Europe pauvre en matières premières. Zeebrugge accueille à l'heure actuelle des VLCC's en charge incomplète pour la raffinerie Texaco, à proximité du canal de Gand.

En deuxième lieu, et ce fut pour Zeebrugge le fait le plus marquant de cette révolution des transports, il faut retenir la percée des "unités de chargement". Nous sommes aujourd'hui familiarisés avec le mot et l'image du container. Une autre application connue et largement répandue se trouve dans les techniques Roll-on/Roll-off (traitement horizontal par roulement de et sur le navire, à ne pas confondre avec la manutention verticale pour le traitement lift-on/lift-off des porte-containers).

Zeebrugge doit sa récente explosion internationale aux unités de

chargement, à cette méthode industrielle de transport maritime de marchandises de détail.

En 1970, sur proposition du Ministre des Travaux publics de l'époque, Monsieur Jos de Saeger, le gouvernement décida une extension du port de Zeebrugge: une nouvelle grande écluse pour les navires de 125.000 tonnes, un nouveau port intérieur, et un nouveau port avancé pour faciliter l'accès à l'écluse maritime. En 1976 vint la décision d'implanter un terminal pour gaz naturel dans le nouveau port extérieur. Le 9 août 1980, la construction de ce nouveau port extérieur était confirmée, par une nouvelle décision gouvernementale, à la longueur du projet 1750 — G. Zeebrugge est donc définitivement adapté et équipé pour la navigation du XXI^e siècle.

Il s'en trouvera peu pour contester que notre pays a besoin d'un port côtier bien équipé, complémentaire du grand centre maritime international qu'est et restera Anvers. La navigation moderne et ses rotations rapides exigent une telle implantation. Quel équipement prévoir et quels trafics sont précisément destinés à Zeebrugge, il n'est pas encore facile de le préciser.

Lorsque l'on parle de politique portuaire nationale, il ne faut pas oublier:

- que nous sommes traditionnellement, et à notre plus grand profit, un pays de frontières ouvertes, de transit et de libre échange;
- que nous sommes un petit pays, mais bien situé au cœur d'une zone économiquement dynamique;
- que nous disposons d'un littoral très court et que nous sommes à courte portée d'autres grands ports; dans beaucoup de cas, l'hinterland est devenu un

concept vague, et l'enfilade des grands ports d'Europe occidentale dessert un seul et même territoire;

— que le pavillon belge ne représente qu'un très faible pourcentage dans le trafic portuaire national. Quand les armements prennent des décisions, ils le font généralement de l'étranger.

Notre politique portuaire nationale doit donc avoir pour premier objectif d'offrir un équipement polyvalent, pour les ports intérieurs mais aussi les ports côtiers, afin que les trafics puissent passer de la manière la plus avantageuse dans ou par notre pays. Le secteur privé professionnel mise sur un tel équipement. Dans une économie libérale et ouverte, aucune instance nationale ne peut s'y substituer.

La SNCB a bien compris le phénomène; elle est activement présente dans tous les ports belges. Nous lui en sommes sincèrement reconnaissants.

Fernand TRAEN
Président M.B.Z.
Direction du port
de Brugge-Zeebrugge

Le trafic ferroviaire de marchandises dans la région portuaire comprend 4 grands types de transports: le transport de containers, le trafic en ferry-boats avec l'Angleterre, le transport combiné rail/route et les acheminements pour l'industrie locale.

Containers

Zeebrugge est typiquement un port de containerisation, en trafic côtier aussi bien qu'en intercontinental. Les navires porte-containers, même ceux de la troisième génération, peuvent tous y mouiller, sans risques et sans délais d'attente. Deux terminaux pour containers, exploités par la Société Belgo-Anglaise des Ferry-boats avec la SNCB, y reçoivent les navires: l'OCZ, Ocean Containerterminal Zeebrugge, pour le trafic transocéanique, et le SCT, Short Sea Containerterminal, pour les relations avec l'Angleterre. Ces deux ins-

transport maritime des wagons chargés réduit considérablement les frais de transbordement. De ce fait même, il est possible d'utiliser des emballages plus légers et plus économiques, voire de s'en passer, pour certains trafics, ce qui réduit encore les frais inhérents au transport. L'absence de manutention pendant le trajet, si ce n'est pour contrôles douaniers, réduit fortement les risques de perte ou d'avarie, quelles que soient la durée du trajet et la nature des marchandises. Enfin, la régularité et la grande fréquence des traversées donnent l'assurance d'un transit rapide.

L'Allemagne de l'ouest est le principal partenaire dans le trafic avec l'Angleterre, avec un total de 202.000 tonnes l'année dernière. Juste derrière vient la Belgique, qui enregistre 69.000 tonnes, suivie par les Pays-Bas, 42.000 tonnes, l'Autriche, 36.000

tonnes et des marchandises de groupage.

Les tarifs pour le transport par ferry-boats ont connu une petite révolution ces derniers temps.

En trafic anglo-belge, 1977 a vu la naissance d'un tarif direct pour le transport des marchandises non-CECA. Un tarif commun qui exclut les particularismes nationaux, et constitue un bon exemple d'intégration tarifaire. Le prix de transport comprend une part fixe pour la traversée maritime et une taxe kilométrique par wagon, indépendante du poids transporté et de la nature des marchandises. Les taxes sont exprimées dans la monnaie du pays expéditeur pour la totalité de l'opération. De même, en trafic anglo-germanique, depuis août 1977, un tarif direct est d'application pour les marchandises non-CECA. Le prix de transport se



LE CHEMIN DE FER A ZEEBRUGGE

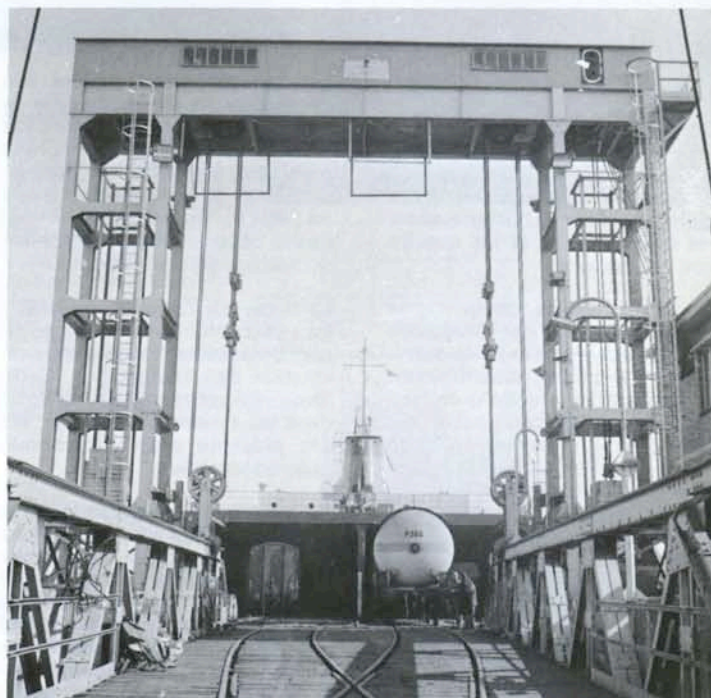


tallations et leurs trafics spécifiques font l'objet d'un chapitre de ce dossier.

Ferry-boat

La SBA des Ferry-boats, associée aux chemins de fer britanniques, organise aussi le trafic ferry-boat entre Zeebrugge et Harwich, en wagons directs. Parti de 26.000 tonnes en 1924, le volume de transport culmina à 158.000 tonnes trois ans plus tard, retomba ensuite jusque bien après la guerre pour ne reprendre, à belle cadence, que dans la dernière décennie. L'année 1979 a connu un record de trafic avec 437.000 tonnes, dont 294.000 à l'exportation et 143.000 à l'importation, transportées dans 24.264 wagons.

Comparé aux autres moyens de transport entre l'Angleterre et le continent, le système ferry-boat offre de beaux avantages. Le



tonnes, l'Italie et la Suisse, 27.000 tonnes de part et d'autre mais en trafics quasi à sens unique.

La Belgique importe d'Angleterre principalement des pièces détachées d'automobiles et exporte de l'acier ainsi que, pour une moindre part, des engrais et des produits chimiques.

Dans le trafic anglo-allemand s'inscrivent de l'acier, des produits chimiques, des pièces détachées d'automobiles, de la terre de potier et des panneaux de fibre. Ces derniers se retrouvent aussi dans les échanges avec l'Autriche, à côté de marchandises de groupage.

La Hollande exporte principalement du zinc et l'Italie des fruits et légumes ainsi que du matériel électrique. La Suisse, pour sa part, reçoit des produits chimi-

compose d'un montant fixe pour le trajet en Belgique et d'une taxe kilométrique par wagon pour les trajets maritimes et terrestre de part et d'autre de nos frontières. Là aussi, le poids chargé et la nature des marchandises n'ont pas d'effet sur le prix, et la taxe totale est exprimée dans la monnaie du pays expéditeur.

Ces dernières années, la SBA des Ferry-boats s'est intéressée au trafic routier: elle offre, parmi ses formules, un service ro/ro. Cette technique de transport de porte à porte l'amène à traiter avec les entreprises non raccordées au réseau ferré.

Rail/route

Après Anvers, Bruxelles, Charleroi, Liège et Ostende, Zeebrugge dispose, depuis mars dernier, d'un terminal pour le transport combiné rail/route. Cette technique de transports complémentaires

res, pour récente qu'elle soit, connaît un succès croissant. Son évolution et les perspectives ouvertes justifient l'implantation d'un tel terminal dans un port moderne. TRW (Transport Route Wagon), association de transporteurs routiers, exploite le terminal et prospecte la clientèle. Après un démarrage sur les chapeaux de roues, le trafic présente une croissance constante. Nos lecteurs trouveront à ce propos un dossier substantiel dans notre numéro 6/80.

Pour l'industrie

Vient alors l'industrie locale, à savoir, principalement, Glaverbel, Carcoke, Borlim et l'association momentanée Zeebouv-Zeezand, chargée des travaux du port.

Glaverbel

La verrerie Glaverbel de Zeebrugge fut installée en 1925 par l'Union des Verreries Mécani-

production pure de verre à la fabrication de produits finis, verre double et verre argenté - fut menée dans le cadre d'un plan quinquennal (1975-79), moyennant un investissement de 150 millions de nos francs. Ainsi l'activité du siège de Zeebrugge est-elle maintenant axée sur l'étamage et la production de vitrage double à haut degré d'isolation acoustique et thermique. Cette dernière spécialisation connaît une progression constante depuis 1975 grâce à la demande croissante du marché. De même, le département d'étamage a-t-il vécu d'importantes adaptations et améliorations pour atteindre une grande capacité de production et suivre pas à pas l'évolution technologique.

Tout le verre nécessaire est amené par train, principalement du siège de Moustier-sur-Sambre. En 1979, le chemin de fer a ainsi

l'installa au canal Zeebrugge-Brugge. Les charbons anglais y étaient cokéifiés puis expédiés par train à la sidérurgie allemande.

Après la première guerre mondiale, cette cokerie devint la propriété de la Métallurgie de Rodange (MMRA) et la Chiers. Le coke, elle l'expédia en train à ses propriétaires ou en bateau vers la Scandinavie. Dans les années 60, elle importait chaque année 450.000 tonnes de charbon américain et livrait 300.000 tonnes de coke, dont 100.000 en Scandinavie. En 1968, le charbon polonais a pris la relève.

L'année 1976 vit la fusion de la cokerie de Zeebrugge avec celles du Marly et de Tertre, sous le nom de Carcoke (Société Carolorégienne de Cokéfaction), et avec pour actionnaires Hainaut-Sambre, la MMRA et Usinor. Sa pro-

transfert au port est fait surtout en camions, mais aussi en wagons. Le chemin de fer achemine encore une partie de la commande de Haren à Zeebrugge.

Carcoke Zeebrugge possède un raccordement ferroviaire fort étendu et une locomotive de manœuvre qui effectue les mouvements, notamment entre l'usine et la gare de formation. Mais une modernisation s'impose, dans le cadre de la restructuration de la sidérurgie. A cet égard, il existe un projet de construction d'une nouvelle cokerie à Zeebrugge, près des eaux profondes, accessibles aux navires de 125.000 tonnes. Cette usine aurait une capacité de 1.200.000 tonnes par an, et approvisionnerait le Triangle de Charleroi ainsi que d'autres clients outre-mer. D'où de bonnes perspectives pour Carcoke et le rail.



ques Belges (UNIVERBEL). En 1956, dotée d'un deuxième four, elle commença à connaître un développement complet. Son implantation près de la cokerie de Zeebrugge n'est pas un hasard, puisque ses fours fonctionnent au gaz de four à coke.

Le chemin de fer a pris une part plus qu'active à son approvisionnement en matières premières et à l'expédition du verre dans toutes les parties du monde via Anvers ou Zeebrugge quai.

La crise monétaire des années 70, le protectionnisme pratiqué par les USA (grand importateur du verre de Zeebrugge) et l'introduction d'un procédé de fabrication révolutionnaire, le "verre flotté", ont entraîné l'extinction du dernier four de Zeebrugge en 1977 et en conséquence, de délicats problèmes de personnel.

La reconversion de l'usine - de la

transporté 33.000 tonnes de verre vers Zeebrugge, chargées en wagons Ss spécialement aménagés pour le transport sur chevalets.

Le verre étamé quitte l'usine principalement par camions, le chemin de fer n'intervenant pratiquement que pour les exportations via Anvers (2.700 t/an).

Le double vitrage est acheminé par engins routiers spéciaux vers les chantiers ou chez les clients (constructions ou restaurations résidentielles et industrielles).

Le renouvellement complet de l'équipement industriel a permis d'atteindre un haut niveau de qualité et la mise au travail de 400 personnes.

Carcoke

Le voisin de Glaverbel, la n.v. Kookfabriek, est là depuis 1902, lorsque Rombacher Hüttenwerke

duction est maintenant principalement livrée dans le pays - 220.000 tonnes en 1978, dont 125.000 pour le Triangle de Charleroi, 120.000 pour la centrale électrique de Langerbrugge - en France (77.000 tonnes à Berguette Isbergues) et en Allemagne (6.000 t).

En 79, par contre, toute la production, 330.000 tonnes, fut expédiée aux Etats-Unis, en même temps que 40.000 tonnes venues en train du Marly, à Haren. Le trafic ferroviaire total tomba de ce fait à 122.000 tonnes seulement.

Cette année, c'est la Roumanie qui achète le tout. Le charbon américain arrive en navires de 70.000 tonnes et est transbordé à Terneuzen, Gand ou Anvers dans des péniches qui le mènent à Zeebrugge. Le coke part en navires de 15.000 à 20.000 tonnes. Le

Borlim

Les 9 silos de Borlim se dressent près du quai de North Sea Ferries - qui assurent la desserte quotidienne de Zeebrugge et Hull. Hauts de 32 mètres, d'un diamètre de 11,3 mètres, ils ont une capacité de 2.300 tonnes; 30 "petits frères" offrent un complément total de 15.000 tonnes, ce qui permet à Borlim d'entreposer 35.000 tonnes de grains, semences et dérivés.

La firme, opérationnelle depuis 1965, est essentiellement un fournisseur de services; elle loue des silos à des clients qui décident eux-mêmes des modes de transport à utiliser. En 1979, quelque 100.000 tonnes d'orge de brasserie et autres céréales y furent amenées soit de France par péniches, soit d'Angleterre par caboteurs; mais le chemin de fer participa à l'opération à concurrence de 23.000 tonnes ve-

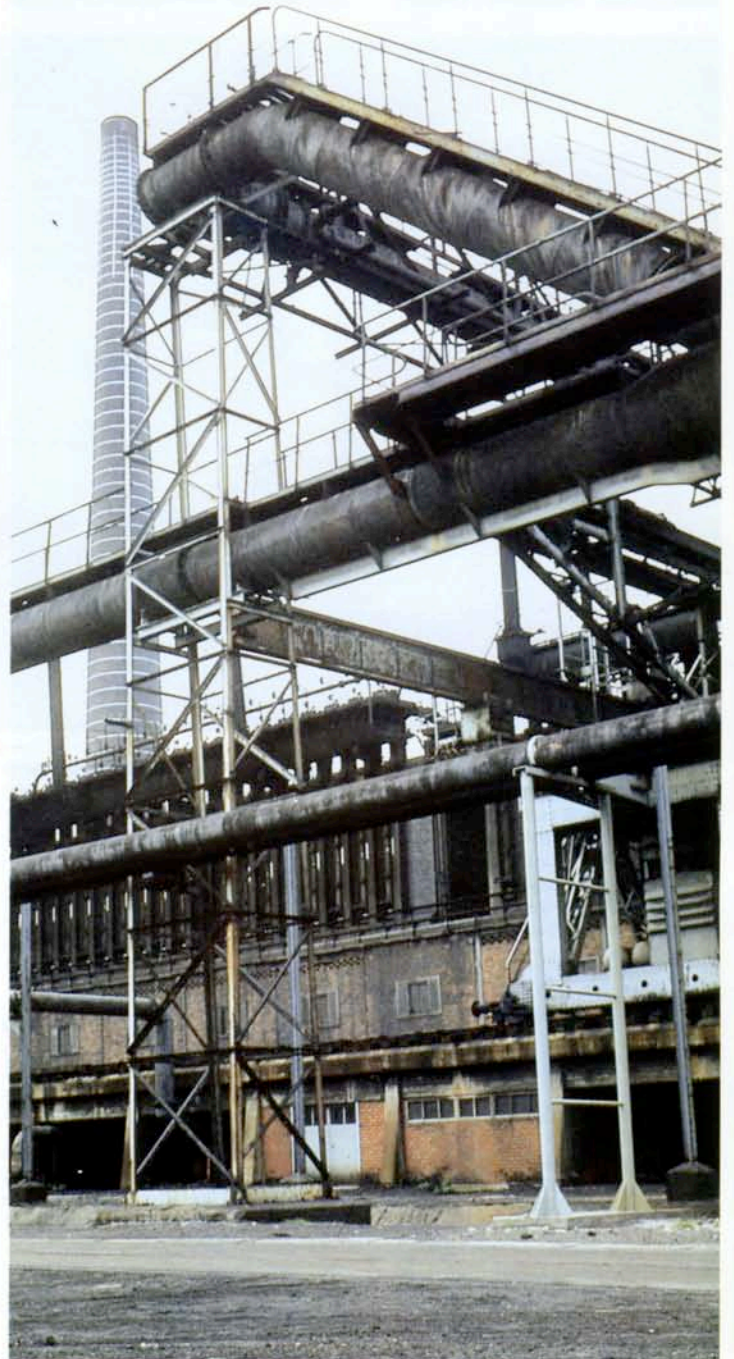


nues de France, en wagons à trémières de particuliers, déchargés dans la fosse de Borlim pour l'acheminement vers les silos par bande transporteuse.

Au départ de Zeebrugge, c'est la voie d'eau qui se charge principalement du trafic, à moitié pour le pays, le reste pour la Hollande, l'Allemagne, l'Angleterre et la Scandinavie. La route a emporté environ 20.000 tonnes. Et Borlim a le projet de se spécialiser dans le transport de malt.

Zeebouv-Zeezand

Le chemin de fer apporte aussi sa pierre (au sens propre et figuré) à la construction des ports intérieur et extérieur. Au total, il aura transporté 11.500.000 tonnes de pierres brutes de 1 à 6 tonnes au départ des





	3	5
1	4	6
2		

1. Glaverbel: du verre en wagons à crémaillères, plats...
2. ... ou tombereaux.
3. Carcoke: vue du ciel...
4. ... et du sol.
5. Borlim: 9 silos de 2.300 tonnes.
6. Zeebouw-Zeezand: déchargement de pierres de 1 à 6 tonnes.

carrières de Quenast, Lessines et Soignies. La SNCB organise en effet un acheminement régulier de blocs de pierre de deux calibres différents: de 1 à 3 et de 3 à 6 tonnes. Un certain nombre de wagons tombereaux ont été aménagés à cet effet. Ils circulent à la cadence de 3 trains quotidiens de 1.100 tonnes. L'association d'entreprises Zeebouw-Zeezand a construit, pour recevoir ces trains, une infrastructure ferroviaire provisoire de 5 voies embranchées sur un raccordement à la ligne Ostende-Knokke. Au même endroit, la SNCB a installé un bureau de factage et un petit poste d'entretien.

Depuis le 26 février 1979, date d'arrivée du premier train, jusqu'à fin 79, quelque 330.000 tonnes ont été transportées. En 80, le trafic total atteindra 600.000 tonnes.

En fait, les contrats de transport portent sur des tranches successives. Pour la première, 570.000 tonnes de pierres de petit calibre,

la route a assuré 53% de l'acheminement, la voie d'eau 22% et le rail 25%. Pour les autres tranches, les proportions sont de 40% par route, 48% par fer et 12% par navigation intérieure. Nous avons donné davantage de détails pratiques sur ces trafics dans notre numéro 1/79, auquel nous reportons les lecteurs.

Zeebrugge connaît aussi une activité de pêche. Le chemin de fer intervient dans la distribution terrestre, notamment avec un train quotidien de quelques wagons du lundi au jeudi.

Ce trafic, il faut bien le dire, a considérablement régressé, parce que le produit des pêches a diminué et qu'un certain nombre de grossistes se sont dotés d'une organisation de transport, sans parler de la mutation du marché, qui s'oriente davantage vers le poisson "prêt-à-manger".

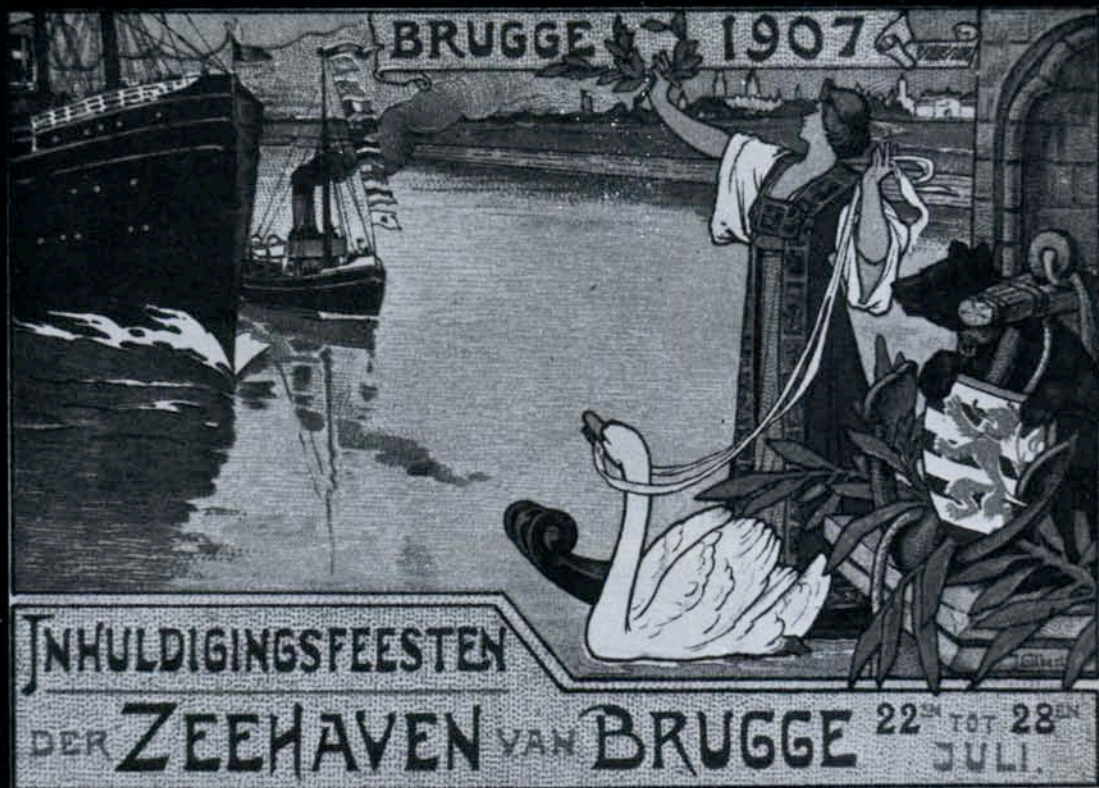
Cette activité dans le port et autour de lui crée parfois de

l'effervescence en gare de Zeebrugge; la capacité de celle-ci est limitée par la superficie.

L'année dernière, près de 250.000 wagons y transitèrent sans compter les 80 trains de voyageurs quotidiens qui s'y arrêtent. Mais l'organisation adéquate et la bonne utilisation des forces vives permettent de faire face.

La gare, d'ailleurs, sera, dans les prochaines années, adaptée à l'extension du port et aux progrès du trafic qui en découleront.

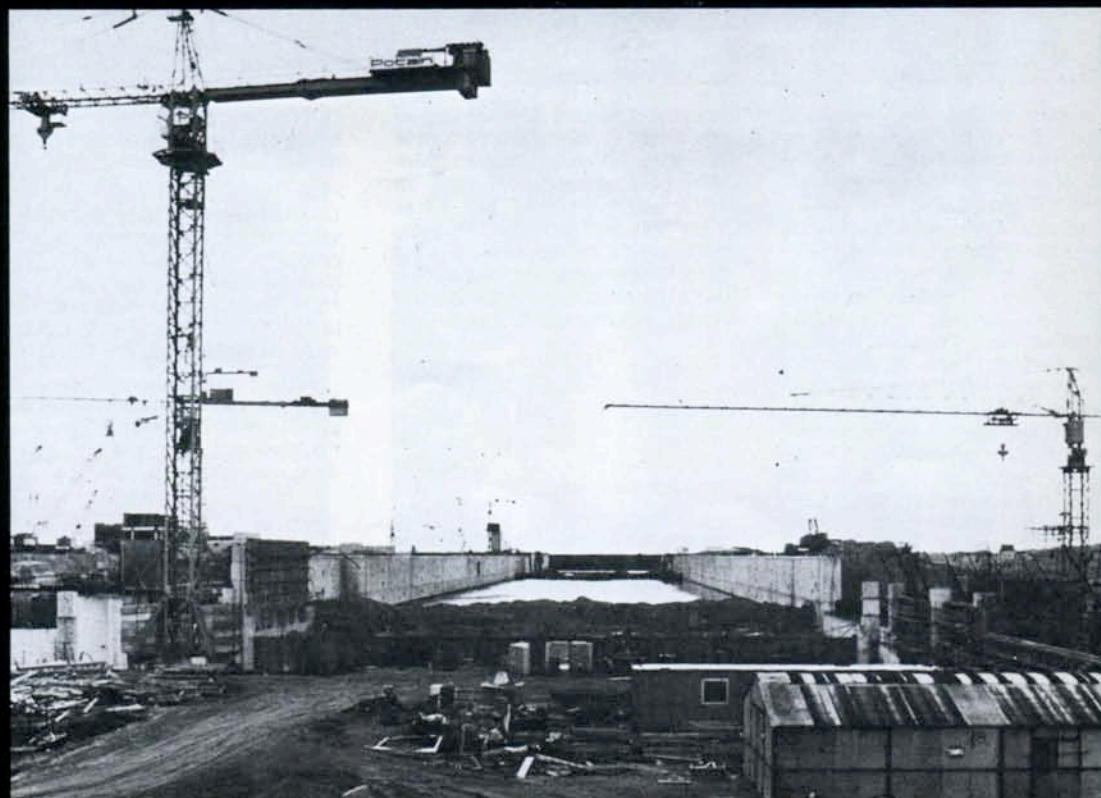




DOSSIER



ZEEBRUGGE: les travaux portuaires



1881, presque un siècle. Léopold II, roi des Belges, déclare: "Nous devons disposer, sur notre littoral, d'au moins un port équipé comme les meilleurs, apte à recevoir à tout moment des navires de tout tonnage. La science moderne rend un tel programme réalisable".

Le temps d'étudier le problème, de prendre les décisions nécessaires, et en 1896, les travaux commencent. Ils durent 11 ans, de sorte qu'en 1907, le complexe portuaire se compose:

- d'un port maritime, appelé Zeebrugge,
- d'une écluse maritime, pour l'accès à son port intérieur,
- d'un canal maritime de 10 kilomètres qui relie le nouveau port à celui de Bruges.

Le port de Brugge-Zeebrugge travaille tel quel sans gros progrès jusqu'au début des années 50. Les seuls travaux de ce premier demi-siècle, on les entreprend pour relever le port des ruines des deux guerres. Rien d'étonnant, par conséquent, à ce que le trafic n'ait pas dépassé, pendant ce temps, un plafond de 500.000 tonnes par an, sauf, dans l'entre-deux-guerres, à de rares exceptions où il atteignit le million.

De 1950 à 1960, quelques aménagements sont opérés, sans qu'il soit question, pour autant, d'un programme systématique d'extension: le nouveau terminal pour ferry-boats dans l'avant-port, l'endiguement de la presqu'île ouest pour y installer une première entreprise pétrolière, l'établissement d'une darse industrielle dans l'arrière-port. Cet effort porte quelques fruits, puisqu'en 1960, le tonnage traité s'élève à 1,2 million.

Extension programmée

Le premier véritable programme de développement du port est mis au point et réalisé de 1960 à 1970. Le but en est de rendre possible l'accès aux pétroliers de 35.000 tonnes à tout moment et de 50.000 tonnes à marée haute. Pour cela, on entreprend:

- la construction d'une digue est pour une meilleure protection du mouillage contre la houle et les courants;
- l'endiguement complet de la presqu'île ouest où trouve place un terminal moderne pour containers en trafic transocéanique, l'OCZ, Ocean Containerterminal Zeebrugge;
- des travaux de dragage pour améliorer l'accès au port;
- la construction d'un mur de quai de 270 mètres pour l'établissement d'un terminal pour containers en trafic avec l'Angleterre, le SCT, Short Sea Containerterminal;
- l'implantation d'un terminal pour navires rouliers (roll-on/roll-off).

Les effets de ces investissements ne se font pas attendre: avant même la fin des travaux, le seuil des 10 millions de tonnes par an est franchi. Nous sommes au début des années 70.

Zeebrugge aujourd'hui

En 1970 déjà, la phase précédente n'étant pas encore achevée, le gouvernement belge décide de franchir une nouvelle étape: Zeebrugge doit devenir un port polyvalent à eaux profondes.

Cette décision fait suite à une étude détaillée commandée par le Ministre des Travaux publics de l'époque, J. de Saeger, afin d'examiner les possibilités de créer un nouveau port, soit en mer, soit à la côte; un port capable de recevoir des navires de haut tonnage.

C'est l'extension que Zeebrugge vit aujourd'hui, et qu'on peut voir sur trois fronts:

1. la modernisation et l'adaptation du port existant;
2. la réalisation d'un nouvel arrière-port;
3. la construction d'un nouveau port extérieur.

Modernisation et aménagement

Cette partie des travaux revêt une grande importance: il convient que, pendant les travaux en mer et à l'intérieur, le port existant offre des facilités au moins égales sinon nouvelles au trafic maritime croissant.

Un nouveau slipway, à l'extrémité du bassin Prince Philippe, pourra recevoir à sec les bateaux de pêche et les unités de navigation intérieure jusqu'à 1.000 tonnes (1).

La croissance du trafic avec la Grande-Bretagne rend urgente la construction d'un troisième pont de chargement carferry (2); plus au nord, le long du môle, un quatrième terminal ro/ro sera construit dès 1980. De type double pont, il permettra le chargement et le déchargement simultanés des véhicules aux deux étages des bateaux rouliers.

Pour les militaires, un deuxième bassin devra incessamment être aménagé à Zeebrugge (3) tandis que des plans existent pour la modernisation du port de pêche (4).

Enfin, une zone de transport (5) résoudra le problème épineux du stationnement des camions lourds dans l'avant-port, particulièrement sur les terminaux ro/ro et containers.

Le nouveau port intérieur

Le port intérieur s'étendra dans une zone bordée au nord par le village de Zeebrugge (6), à l'ouest par le canal Baudouin (7), à l'est par le canal Léopold et le canal Schipdonk (8) et au sud par le futur canal pour convois à pousser. Il occupera une superficie totale de 1300 ha, dont 300 de darses nouvelles, que l'on peut répartir en deux entités:

— l'une au nord du bassin de liaison au canal Baudouin, destinée à compléter l'avant-port, et qui comprend une darse (9) qui sera opérationnelle début 1982, l'écluse une fois ouverte au trafic. Son extrémité nord ira en pente pour la réception des navires ro/ro.

— la partie sud est réservée à l'implantation d'industries maritimes. Les terrains qui entourent les eaux profondes du bassin nord-sud à creuser (11) seront bordés de murs de quai ou d'apontements, selon la nature des entreprises riveraines. Pour l'instant, une première entreprise y est en construction: les régulateurs de consommation de pointe (peak shaving) de Distrigaz (12) prévus pour l'approvisionnement en gaz naturel. Une entreprise de manutention de marchandises de masse s'y implantera aussi. Elle traitera en ordre principal le charbon et le coke, mais s'occupera aussi de minerais et d'autres matières premières; on prévoit en effet de fortes importations de charbon d'outremer, dans le cadre d'une saine politique énergétique.

Le port intérieur communiquera avec l'avant-port (et donc la mer) via une écluse maritime (13) dont la construction est en cours et devrait prendre fin avant la mi-82. Un an plus tôt, la darse de liaison entre le canal Baudouin et la nouvelle écluse aura été établie.

L'avant-port

La construction du port extérieur fut confiée en 1976 à une association momentanée d'entreprises: Zeebouw-Zeezand. Des études de conception furent effectuées avec l'appui des meilleurs laboratoires et centres de calcul belges, hollandais et français. En conclusion de quoi, la longueur totale à construire perpendiculairement au littoral fut fixée à 3 kilomètres. La configuration globale du port extérieur est déterminée par deux digues, l'une à l'ouest (15), l'autre à l'est (14), qui délimitent une superficie de 500 hectares, terre et eaux comprises.

La première phase importante de ces travaux s'achèvera fin 1981; la construction de la digue est devra, à ce moment, être assez avancée pour que Distrigaz puisse entamer l'établissement

du terminal LNG (16) proprement dit; en d'autres mots, les tanks de stockage et l'unité de regazéification prévus sur cette digue.

Récemment, en août dernier, le gouvernement a décidé l'extension maximale du port extérieur: le plan "1750 G" a été retenu. En même temps fut décidée la construction de la nouvelle digue ouest, dont la première phase prévoit une longueur d'un kilomètre.

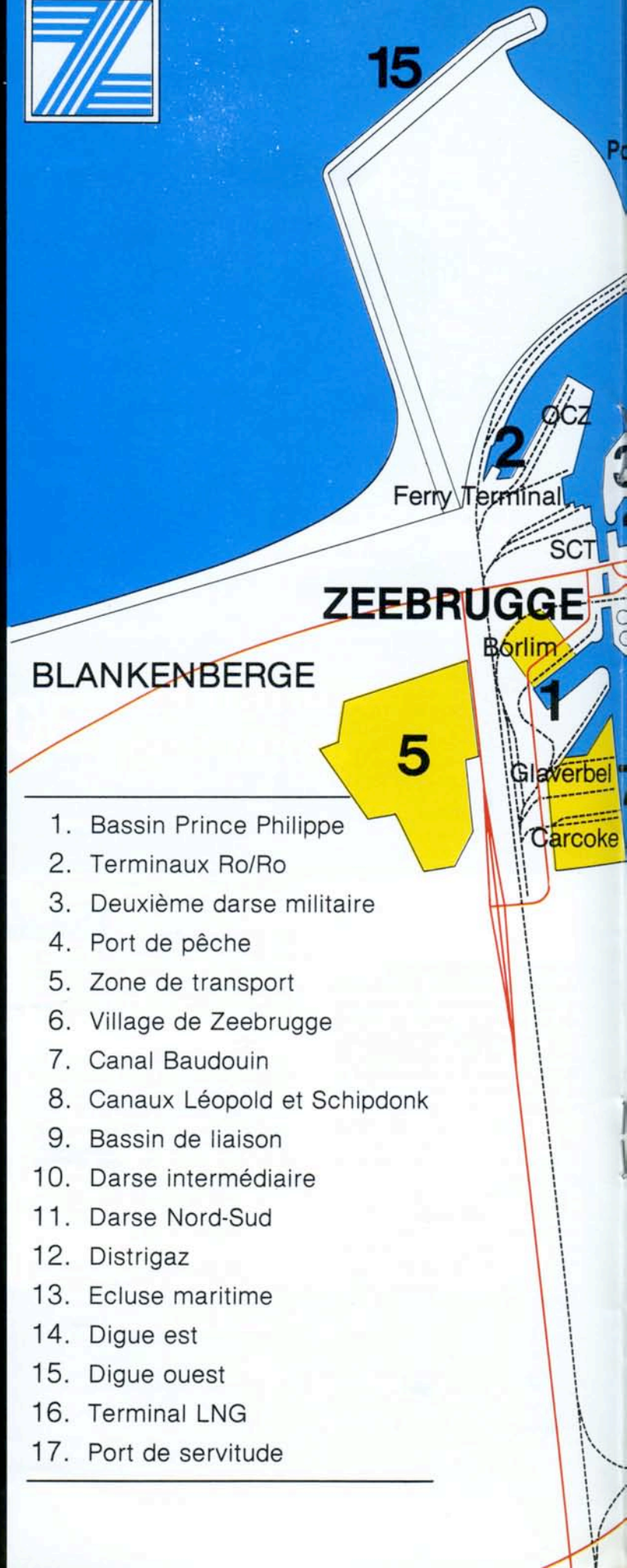
D'importants travaux de dragage sont également entrepris pour amener le chenal d'entrée à une profondeur de 13 mètres à marée basse.

Pour permettre le déroulement de ces travaux, un port de servitude (17) et un chantier d'une superficie totale de 80 ha ont été aménagés; on y reçoit le matériel flottant et les énormes quantités de matériaux nécessaires.

Après 1982, la construction des digues se poursuivra jusqu'à la distance totale fixée; on prévoit l'achèvement complet pour l'année 1985.

La ligne de chemin de fer Bruges-Zeebrugge-Knokke/Heist va être coupée à hauteur de la nouvelle écluse, si bien qu'une déviation au sud de l'arrière-port doit être aménagée. Ces travaux ont reçu la priorité. Le chemin de fer, transporteur industriel par excellence, bénéficie d'ailleurs d'une grande attention dans le concept portuaire nouveau: au fur et à mesure de l'avancement des travaux, l'infrastructure ferroviaire sera aménagée et étendue.

NLDR. Les chiffres entre parenthèses reportent au plan du port, page 12.



1. Bassin Prince Philippe
2. Terminaux Ro/Ro
3. Deuxième darse militaire
4. Port de pêche
5. Zone de transport
6. Village de Zeebrugge
7. Canal Baudouin
8. Canaux Léopold et Schipdonk
9. Bassin de liaison
10. Darse intermédiaire
11. Darse Nord-Sud
12. Distrigaz
13. Ecluse maritime
14. Digue est
15. Digue ouest
16. Terminal LNG
17. Port de servitude



13



16/17



10



La SBA en raccourci

La Société Belgo-Anglaise des Ferry-boats fut "constituée par acte passé devant Mr Edouard Van Halteren, notaire à Bruxelles, le 16 avril 1923 et publié aux annexes du Moniteur Belge du 4 mai 1923 sous le n° 4963" dit le récent rapport annuel de cette société.

Tout comme les chemins de fer, le train-ferry a vu le jour en Grande-Bretagne. En 1850 déjà, on peut parler d'une ligne régulière de transport de wagons au nord d'Edimbourg, pour la traversée de l'estuaire du Forth. L'exemple est suivi à la fin du XIXe siècle en Suisse, en Allemagne et surtout au Danemark. La méthode devient vite très populaire.

Vers la fin de la première guerre mondiale, le "War office" britannique organise un tel service pour l'acheminement de matériel de guerre par la Manche. Après la guerre, d'importants hommes d'affaires belges et anglais fondent un groupe financier, le "Syndicat belgo-anglais", dans le but d'exploiter ce train-ferry "occasionnel" en ligne régulière. Quelques chaudes réunions plus tard,

leur choix se porte sur Harwich et Zeebrugge. Les navires sont fournis par la Royal Navy et la Belgique achète les wagons de l'armée anglaise.

Finalement, en 1923, deux sociétés voient le jour. Le 14 mars, c'est la société anglaise "Great Eastern Train Ferries Ltd", qui exploitera la flotte et le terminal d'Harwich, et le 16 avril, en Belgique, la "Société Belgo-Anglaise des Ferry-boats", société anonyme, chargée d'exploiter le terminal de Zeebrugge.

Dès la première traversée, le 24 avril 1924, il est évident que ces sociétés ont "mis dans le mille". De 26.000 tonnes en 1924, le trafic global passe à 158.000 tonnes en 1927.

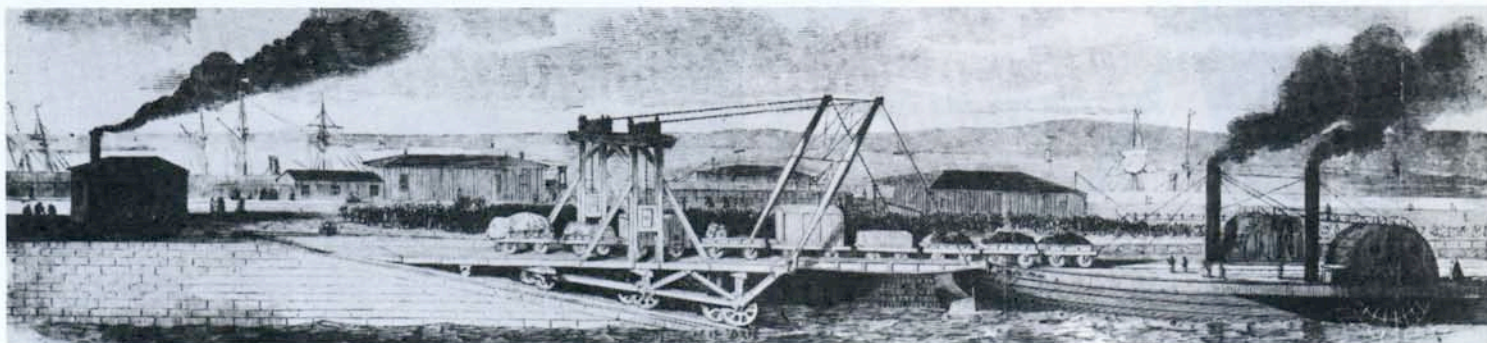
La crise des années 30 est fatale au partenaire anglais, qui se voit racheté par le "London and North Eastern Railway", LNER, qui cède à la SNCB une partie des parts qu'il a achetées.

Le trafic, interrompu le 1er septembre 1939 à la veille de la guerre, reprend après la libération, le 17 août 1946. Les British

Railways, successeurs du LNER, mettent en service de nouveaux bateaux et parviennent à relancer rapidement le trafic au niveau d'avant guerre.

Le terminal train-ferry actuel à Zeebrugge, mis en service en 1953, et l'utilisation de wagons mieux adaptés permettent d'enregistrer un record de trafic: 384.561 tonnes de marchandises transportées dans 41.090 wagons en 1968. Un record battu l'année dernière puisque 437.275 tonnes ont traversé la mer en 1979.

La SBA des Ferry-boats, outre le trafic ferry, joue un rôle important dans le transport de containers à Zeebrugge. L'usage intensif et systématique des boîtes ISO dans les années 60 a conduit la SBA à construire des infrastructures portuaires spécialisées: le Short Sea Containerterminal en 1968 et l'Ocean Containerterminal Zeebrugge en 1971. Et ce n'est pas tout: la SBA est entrée, en 1969, dans le trafic roll-on/roll-off, suivant ainsi l'extension d'une technique de transport non négligeable.



HARWICH LA PORTE EN FACE

Une ligne régulière de navires ferry-boats et containers unit Zeebrugge à son partenaire d'outre-mer Harwich.

L'histoire du transport maritime de marchandises en train-ferry entre ces deux ports remonte à 1924. Les navires accostaient alors à un appontement à Harwich-Town - et ils le font encore aujourd'hui. Mais le centre de gravité du port anglais s'est développé autour de Parkeston Quay, qui n'a cessé d'être adapté et modernisé depuis 98 ans.

Le **service container** Zeebrugge-Harwich possède son terminal à Parkeston Quay depuis 1968. Les traversées sont l'affaire de trois navires cellulaires d'une capacité de 200 unités de 20 pieds chacun: les "Sea Freightliners I et II" et le "Brathay Fisher". Le service de base compte un ou deux aller et retour quotidiens. L'année dernière, 84.000 containers ont ainsi été acheminés.

En **service train-ferry**, les quatre navires, le Norfolk, le Suffolk, l'Essex et le Cambridge ont transporté l'année dernière 437.000 tonnes de marchandises

chargées dans quelque 24.000 wagons. Mais ces navires ne parviennent plus à absorber la demande de transport en forte croissance. Le plus ancien, le Suffolk, fut construit en 1947, et le cadet, appelé Cambridge, prit la mer en 1963. Leurs 4 voies tirées sur un total de 360 mètres peuvent accueillir 26 wagons au plus.

Pour aborder les années 80 avec plus de sérénité, les British Railways ont prévu la mise en service de navires Jumbo, qui transporteront jusqu'à 100 wagons. Le premier devrait être lancé en 1983, et un second deux ans plus tard. Tous deux relâcheront au terminal ferry flambant neuf établi à l'ouest de Parkeston Quay, qui remplacera l'appontement d'Harwich Town, devenu sexagénaire.

Le Suffolk a quitté le service en septembre dernier, pour être remplacé par le Speedlink Vanguard, un navire à double pont, capable de recevoir 56 wagons et d'offrir plus d'espace découvert pour les marchandises dangereuses. Le nouveau service comprend deux à trois aller/ retour par jour,

dimanche compris.

Il existe aussi un service train-ferry entre Harwich et Dunquerque, récemment passé de trois rotations par semaine à une par jour grâce à la mise en service sur cette ligne du Essex.

Harwich n'est pas seulement le point de départ d'un trafic intensif de marchandises par fer pour Zeebrugge; il possède aussi une importante clientèle voyageurs et ro/ro. Les installations de Parkeston Quay abritent aussi les terminaux des autres lignes dont celle de Sealink vers Hoek van Holland.

Toutes les informations utiles quant à Harwich se trouvent dans le "Port Handbook 1980/81" édité par Sealink UK Ltd, propriétaire et gestionnaire du port et des terminaux ferry et container. Les chemins de fer britanniques ont, pour leur part, un département, European Rail Traffic Office (ERTO) et une représentation générale à Bruxelles auprès de laquelle peuvent être obtenus tous renseignements sur ces trafics.



ZEEBRUGGE ET LA CONTAINERISATION



Short Sea Containerterminal

1965: les Chemins de fer britanniques décident d'établir une relation containerisée régulière entre Harwich et le continent. La SNCB et la SBA des Ferry-boats sont pressentis pour l'établissement d'un terminal adéquat à Zeebrugge.

De concert avec le Ministère des Travaux publics et la Direction du port de Brugge-Zeebrugge, elles décident en 1967 de construire un quai d'escale dans l'avant-port. SNCB et SBA se chargent d'y placer deux ports portiques et l'infrastructure ferroviaire nécessaires.

Le 18 mars 1968, le premier Sea Freightliner est déchargé au Short Sea Containerterminal qui sera officiellement inauguré le 28 juin de la même année.

Equipement

Le SCT, Short Sea Containerterminal, s'étend sur 4,5 ha, y compris le quai de 270 mètres sur 53. Les deux ponts portiques, d'une capacité de 30 tonnes, opèrent le transbordement direct des containers de navire à wagon ou camion et réciproquement.

Le terminal comprend deux zones distinctes:

- côté mer courent quatre voies de quai sous les portiques. Les wagons sont mus dans cette zone par un chariot téléguidé par le grutier de sa cabine de pilotage;
- côté terre, un espace de stockage peut accueillir 700 containers et offre la surface nécessaire pour le chargement et le déchargement des camions.

Des navires porte-containers travaillent en rotations quotidiennes entre Zeebrugge et Harwich. D'une longueur de 120 mètres, ils transportent jusqu'à 218 containers de 20 pieds, ou 148 de 30 pieds ou 108 de 40 pieds. Les containers, à bord, sont gerbés en trois niveaux dans les "cellules" prévues à cet effet. Un dispositif automatique de lestage compense des déséquilibres de poids produits éventuellement par le chargement, si bien qu'aucun plan préalable de chargement ne doit être dressé. La vitesse de rotation y gagne. Le déchargement et/ou chargement complet du navire ne prend, à Zeebrugge, comme à Harwich, pas plus de 5 heures. Et la traversée dure 7 heures.

Trafic et courants de transport

Le trafic du SCT s'est maintenu, ces cinq dernières années, autour de 82.000 containers/an. On doit noter, pour expliquer cette relative stagnation, une augmentation très sensible des importations; certaines mesures de limitation du contingent par voie maritime ont entraîné une baisse de la part d'exportations.

Le chemin de fer a transporté en 1979 près de 85% de ces 82.000 containers.

Trafic ferroviaire SCT 1979

Relations	Total	De Grande-Bretagne	Vers la Grande-Bretagne
Belgique:			
— trafic FORD	12.600	6.300	5.400
— autres	2.800	800	1.200
Allemagne:			
— trafic FORD	20.300	9.700	9.400
— autres	2.200	1.000	1.000
Italie:	24.800	9.900	14.800
France:	2.200	1.800	400
Espagne:	2.200	1.200	500
Suisse:	1.000	600	400
Autres:	1.300	400	600
Total	69.400*	31.700	33.700

* La différence de 4.000 unités entre le total général et les totaux partiels représente le nombre de containers vides transportés.

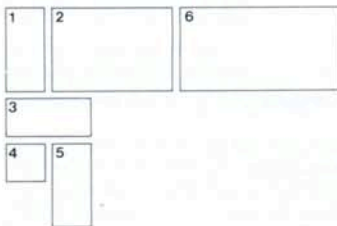
La régularité de la liaison Harwich-Zeebrugge et le service rapide offert par les sociétés respectives ont séduit quelques grandes entreprises.

FORD a confié l'administration de son parc de containers au SCT, ce qui lui a permis, par un usage systématique, de réduire l'investissement et de rationaliser l'outil de production. L'échange mutuel et ininterrompu de pièces détachées d'automobiles entre les usines FORD de Belgique, d'Allemagne et de Grande-Bretagne se déroule en containers. FORD est de loin le meilleur client ferroviaire du SCT, puisque la moitié environ du trafic de ce terminal est traitée pour le compte de ce constructeur de voitures.

Le trafic Italie-Angleterre n'est pas négligeable: les firmes Merzario, Danzas et MAT font passer chaque année 25.000 boîtes au terminal. Les exportations italiennes consistent principalement en pâtes, conserves et légumes, vins et, en moindre proportion, marbre, tuiles et appareils électriques. En sens inverse passent whisky, pierre réfractaire et ciment.



DOSSIER



Ocean Containerterminal

A côté de sa fonction de port de transit entre la Grande-Bretagne et le continent, Zeebrugge veut offrir aussi un service containerisé rapide aux relations intercontinentales.

L'Ocean Containerterminal Zeebrugge, en abrégé OCZ, construit en 1971 sur la pointe ouest, dispose de toutes les facilités pour desservir les plus grands porte-containers et assurer une manutention optimale des containers. Il dispose à cet effet de 815 mètres de quai et d'une profondeur d'eau de 13 mètres. Trois grands navires peuvent y accoster simultanément.

Trois grues portiques géantes d'un capacité de 45 tonnes puisent les containers sur le pont et dans les soutes des navires à une cadence incroyable. Les traverses de ces grues mesurent 104 mètres, dont 37 au-dessus de l'eau et 67 au-dessus du quai. "Time is money" étant le mot d'ordre dans la navigation, plus peut-être que dans n'importe quel autre "business", l'exigence de base portait sur le transbordement direct de navire à wagon ou à camion et inversément (le coût d'exploitation d'un porte-containers de la troisième génération s'établit à 35.000 francs l'heure environ).

Le transbordement direct oblige à "couvrir" les quatre voies ferrées et la superficie routière, ce qui explique la longueur des portées transversales.

Les quatre voies de quai sont équipées d'un système automatique de manœuvre des wagons, commandé par le grutier, de sa cabine ou par un agent au sol, qui permet la formation et l'expédition immédiates des rames de containers. Ce système manœuvre les wagons à la vitesse de 0,8 mètre par seconde.

Des straddle-carriers et des élévateurs à fourches complètent l'équipement. Ils chargent ou déchargent les véhicules et organisent la distribution au sol. S'il est nécessaire de desservir rapidement les navires, il est tout aussi impératif de diriger très vite les marchandises vers leur destination.

Des équipements existent aussi à quai pour le maintien des containers frigorifiques et réfrigérants à la température souhaitée.

Trafic et courants de transport

Le trafic containerisé intercontinental a démarré à Zeebrugge en juin 1971 à l'arrivée à l'OCZ du m/s Moreton Bay, de l'Australia Europe Container Service. Il a connu depuis un succès constant.

La desserte souple et rapide des navires, 24 heures sur 24 et 365 jours par an, a permis le développement spectaculaire du trafic à ce termi-

1. OCZ: 67 mètres au-dessus du quai,...
2. ... et 37 au-dessus de l'eau.
3. OCZ/SCT: système automatique d'avance des wagons.

4. SCT: quai de manutention, 270 m sur 53.
5. SCT: des portiques de 30 tonnes de capacité.
6. Ortelius: sous pavillon belge.



nal, clairement observable dans notre tableau "trafic containerisé 1970-1979". Le nombre de boîtes traitées chaque année est passé en 9 ans de 9.430 à 77.210.

De nombreux armements et consortia ont choisi Zeebrugge pour escale de leurs lignes intercontinentales; ils y chargent et déchargent des containers à destination ou venus de partout dans le monde.

Le tableau suivant donne la répartition des lignes de navigation avec leur importance relative pour le terminal et une idée de la croissance récente de leur trafic.

1979	% 79/78	% du trafic transocéanique total
Australie/ Nouvelle Zélande	+ 20%	24,2%
Amérique du nord - côte ouest	+ 21,4%	11,2%
- Caraïbes	+ 18,5%	7,3%
Afrique - occidentale	+ 85,2%	10,2%
- du sud*	+ 7,8%	44,3%
Divers	-82,8%	2,8%

* Pour les détails sur cette liaison, nous reportons nos lecteurs à notre édition 1/78.

Le trafic lié à l'Australie et à la Nouvelle Zélande a été favorablement influencé par les résultats de l'armement belge "Antwerp Bulk Carriers" qui, indépendamment des conférences maritimes, assure une ligne tri-continentale (Europe-Australie/Nouvelle Zélande-Amérique centrale) avec des navires qui transportent tant des containers que des marchandises de détail. Les quatre armements et consortia qui desservent cette partie du monde avec escale à Zeebrugge fournissent un quart du trafic de l'OCZ.

La croissance récente la plus importante (85,2%) appartient au trafic avec l'Afrique occidentale, assuré par quatre armements.

Les lignes en conférence de et vers l'Afrique du Sud sont, avec 44,3% de l'activité, les meilleurs clients de l'OCZ; de son côté, Zeebrugge est devenu, en quantité, l'escale la plus importante du consortium SAECS-South African Europe Container Service. Signalons que suite à une étude préliminaire, l'organisation SAECS avait choisi pour escales en Europe septentrionale Le Havre, Southampton, Zeebrugge, Rotterdam, Bremerhaven et Hambourg. L'organisation a fait construire neuf navires porte-containers de la troisième génération (2450 containers de 20 pieds), dont un, l'Ortelius, navigue sous pavillon belge.

Au cours des cinq dernières années, le trafic ferroviaire à l'OCZ a enregistré lui aussi une croissance spectaculaire. De 1975 à 1979, il a augmenté de 145%. En chiffres absolus, le rail a transporté l'année dernière 39.900 containers, contre 16.400 en 1975.

Les agents des armements et les expéditeurs confient les containers principalement à la SNCB, éventuellement aussi à Interferry ou Inter-container.

Trafic ferroviaire containerisé

1979	Total (vides compris)	Import	Export
Trafic intérieur	25.600	7.400	13.000
Pays voisins (Pays-Bas, France, Allemagne)	9.400	1.550	2.500
Italie	2.900	550	2.200
Suisse	1.500	1.150	250
Autres	600	300	300
Total	40.000	10.950	18.250

Le trafic intérieur se limite presque totalement à la relation Zeebrugge/Anvers.

Les produits importés varient fort selon la provenance:

- d'Amérique du nord (côte pacifique), on importe du saumon surgelé, du crabe et des appareils électriques;
- d'Australie et de Nouvelle Zélande arrivent de la laine, de la viande surgelée, des cuirs et des fruits;
- l'Afrique du sud nous envoie des fruits frais et en conserves, de l'asbeste, du tabac, des plantes d'ornement et des bois nobles.

Trafic container Zeebrugge 1970-1979

	Nombre de navires	Nombre de containers	SCT	OCZ
1970	483	70.672	70.672	
1971	472	74.660	65.230	9.430
1972	709	99.899	79.988	19.911
1973	611	97.078	79.623	17.455
1974	660	120.507	82.104	38.403
1975	717	116.698	84.933	31.765
1976	605	112.202	79.994	32.208
1977	743	137.966	83.133	54.833
1978	825	159.939	82.928	77.011
1979	691	160.665	83.455	77.210



LA SBA AUJOURD'HUI ET DEMAIN



Pour en savoir plus sur la SBA, Informations SNCB a rencontré Monsieur Dubois, son Directeur commercial, et lui a posé quelques questions sur l'activité de la société.

La SBA des Ferry-Boats est une société anonyme dont les chemins de fer belges possèdent la majorité des parts, 63%. Les chemins de fer britanniques, historiquement, et un nouveau venu, la CMB (Compagnie maritime belge), se partagent à égalité pratiquement tout le reste



des actions, à l'exception d'un pourcentage minime qui se trouve encore dans des mains privées.

Info SNCB: Quel intérêt la CMB trouve-t-elle à cette participation, puisque les navires ferry sont tous anglais?

SBA: Il faut dire que la SBA, depuis sa création, a changé d'optique. Elle s'était consacrée uniquement au trafic trans-Manche jusqu'en 1971, aussi bien par un service train-ferry que par un service de porte-containers; mais en 1971, elle a créé un nouveau département: le grand container terminal OCZ, qui s'occupe de relations avec des pays tout autres que l'Angleterre. Dès lors, suite à la conclusion, en 1977, du contrat pour le trafic sur l'Afrique du Sud, la CMB, qui avait défendu l'escale de Zeebrugge auprès des armements, a décidé de participer à notre société, avec pour corollaires des engagements financiers. L'investissement OCZ est donc maintenant partagé entre les chemins de fer belges et la CMB, hors du cadre de la SBA, qui est chargée, elle, d'en assurer l'exploitation.

Info SNCB: Quelle est exactement la tâche des Ferry-Boats?

SBA: C'est une tâche double. Et d'abord technique. Nous sommes des opérateurs, chargés de gérer et exploiter les installations de Zeebrugge, que ce soient les nôtres propres, ou que ce soient des installations que nous louons à la SNCB et à la CMB. Nous sommes chargés de tout le travail du navire: chargement, déchargement, consignation éventuelle, expédition ou réexpédition des envois par chemin de fer... Cela comprend aussi l'agence en douane, le stockage des marchandises, le triage, la mise des étiquettes, toutes tâches que doit accomplir un opérateur de terminal dans n'importe quel port.

A côté de cela, nous avons une mission commerciale, pour compte des chemins de fer britanniques et des chemins de fer continentaux; nous avons un réseau d'agences qui, parallèlement et main dans la main avec les réseaux du continent, exécutent le travail habituel de commercialisation.

Pour des raisons géographiques et historiques, notre direction générale se trouve à Bruxelles; elle a suivi les

chemins de fer belges. On y trouve le directeur général avec ses assistants, un département commercial qui travaille lui-même en prospection, et contrôle les agences que nous avons à l'étranger.

Info SNCB: La SBA a-t-elle des participations dans d'autres sociétés?

SBA: Oui, dernièrement, nous avons pris une participation d'un tiers dans une société appelée Searo, qui s'occupe du chargement et du déchargement des navires du type roll on/roll off, avec pour idée principale de traiter les navires transocéaniques ou tout au moins les navires d'une taille assez importante qui font des relations dans la mer du Nord, comme par exemple vers la Suède. La raison pour laquelle nous avons pris cette participation, c'est que la technique ro/ro devait permettre au grand terminal de compléter ses possibilités, du fait que beaucoup de grands navires sont maintenant construits pour les deux techniques. Les grues travaillent en manutention verticale et au même moment, on travaille une autre partie de la marchandise en horizontal. Le ponton Searo est conçu, en fait, dans l'idée de la SBA, comme devant aider ou faciliter le travail de ce genre de navires à l'OCZ.

Et nous avons pris aussi une participation très majoritaire dans une nouvelle société créée cette année pour une activité connexe au transport de containers: leur réparation. Elle s'appelle Zeebrugge Container Repair.

Info SNCB: Quels genres de wagons sont employés en train-ferry et quels types de marchandises transportent-ils?

SBA: En fait, on peut transporter pratiquement tout, même des marchandises dangereuses, puisque des places sont ménagées à cet effet sur les bateaux. Pratiquement, d'un trafic bien particulier au départ, un trafic de fruits pour lequel un type d'équipements bien déterminé avait dû être construit, des wagons Interfrigo, ou Transfesa pour l'Espagne, nous nous sommes dirigés de plus en plus vers le transport de marchandises générales, soit en wagons plats, soit en fermés, généralement courts et étroits. C'est le problème de gabarit du réseau britannique: l'écartement entre deux voies de ce réseau étant plus petit que chez nous, le wagon est d'autant moins large. Nous avons enregistré dernièrement une spécialisation dans certains transports comme ceux de marchandises très pondéreuses ou très volumineuses, en wagons de très grande capacité, puisqu'on a pratiquement doublé le volume utile, notamment avec des wagons de firmes privées. Ces wagons sont très intéressants pour la clientèle et redonnent une certaine vie au transport de marchandises générales en train-ferry. Grâce à eux, nous retrouvons certains transports volumineux, de grosses commandes de marchandises

générales, et aussi le trafic de l'acier. Pour celui-ci, le matériel plat ordinaire pouvait convenir dans une certaine mesure, mais dès qu'on parle de coils, il faut du matériel spécialisé. Certains réseaux et la firme VTG en ont construit. Il y a un très très gros trafic à attendre de la Belgique et de l'Allemagne vers l'Angleterre. Et un peu dans l'autre sens aussi: un trafic lié à l'industrie automobile, pour laquelle le train-ferry, en plus du service container, a donné certaines facilités avec les grands wagons VTG.

Info SNCB: VTG a aussi construit un transporteur de coils où les berceaux peuvent être recouverts d'un plancher plat...

SBA: Oui, c'est un très beau wagon, je l'ai vu. Le seul problème, c'est de lui trouver du fret de retour. Là, je dois bien dire que pratiquement, 100% des wagons passent en charge vers l'Angleterre alors que dans l'autre sens, il n'y a quasi que 40 à 50% de wagons chargés. Nous avons certainement un effort commercial à faire: c'est une nouvelle optique avec un nouveau wagon. Il faut un certain temps pour reconquérir la clientèle d'utiliser ce type de matériel, d'autant plus que nous avons assisté, ces dix dernières années, à une invasion britannique de véhicules routiers sur le continent. Mais avec les nouveaux wagons, avec les grands bateaux de type jumbo, et les deux nouveaux terminaux, en Angleterre et à Zeebrugge, nous devons pouvoir faire passer le trafic de 500.000 tonnes à 1.500.000 tonnes dans les cinq années à venir.

Info SNCB: Y a-t-il une concurrence entre Zeebrugge et les ports proches?

SBA: Il y a une complémentarité entre Zeebrugge et Dunkerque, l'un travaillant Harwich, l'autre Douvres. Pour certaines régions, le sud de l'Allemagne, l'Autriche, le nord de la Suisse, il se pourrait que nous soyons concurrents; c'est une question de tarifs entre les différents réseaux ferroviaires. Mais nous sommes plutôt complémentaires. Dunkerque travaille beaucoup avec l'Espagne, la France et un peu avec l'Italie. Nous prenons pratiquement le reste de l'Europe. Bien sûr, il y a une concurrence de ports comme Flessingue, Calais, Boulogne, Ostende, qui pratiquent le ro/ro. Ce n'est pas une concurrence directe du point de vue opérationnel, mais une concurrence commerciale.

Info SNCB: Comment la SBA se situe-t-elle vis-à-vis des réseaux ferroviaires?

SBA: Nous sommes agent des chemins de fer britanniques. Cela provient du fait qu'ils font partie de notre société et que nous avons une tâche bien particulière à remplir. Nous le faisons main dans la main avec nos agences des différents pays: à Cologne, à Vienne, à Milan.



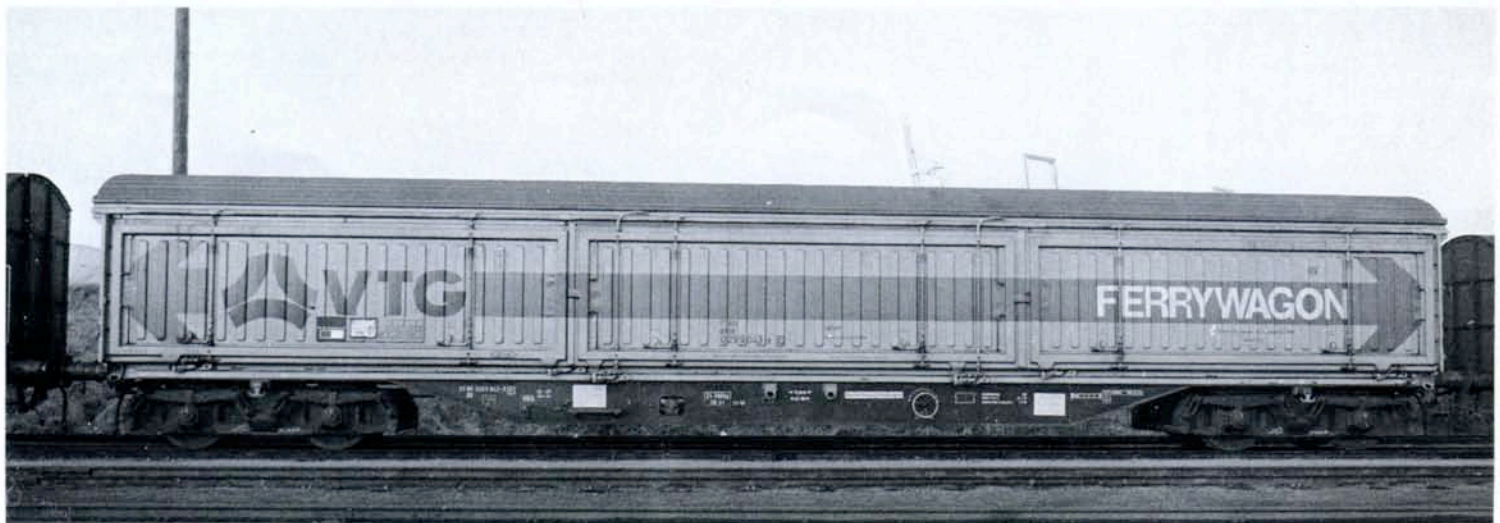
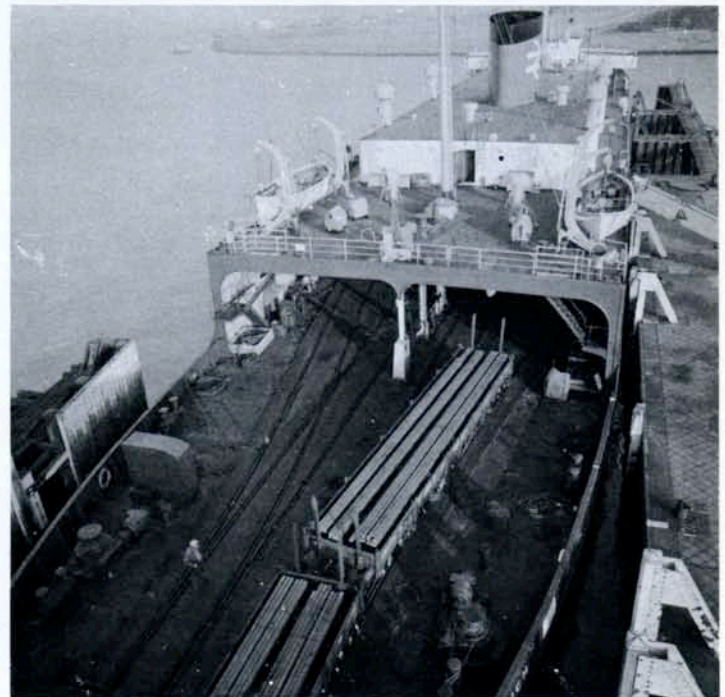
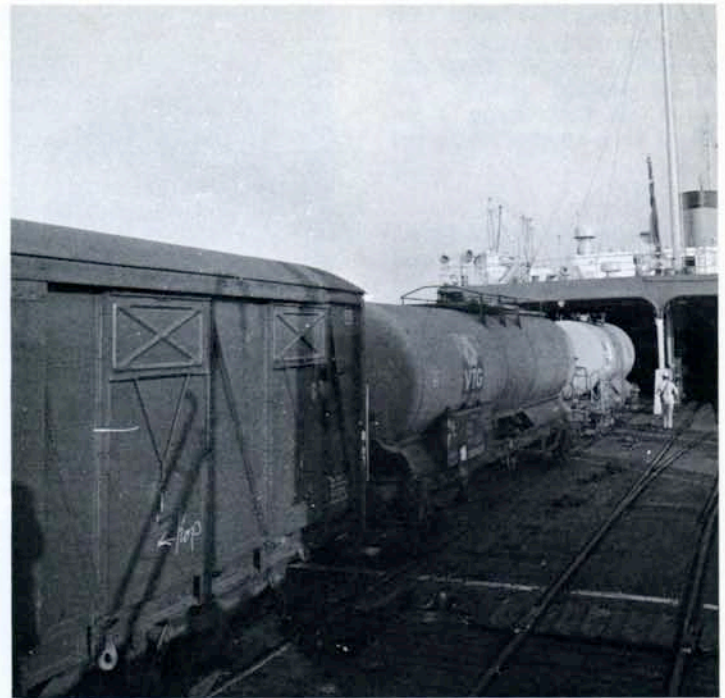
Là, nous travaillons avec les chemins de fer respectifs. Traiter le trafic avec l'Angleterre, c'est une spécialisation. Notre personnel commercial peut facilement aider pour les problèmes très concrets les agents des réseaux nationaux. Nous recevons d'ailleurs de leur part une certaine délégation de pouvoirs. D'autre part, nous participons avec eux à l'élaboration des tarifs. Nous avons un échange d'information assez important; nous ne sommes pas des gens des chemins de fer, mais nous travaillons exactement comme des gens du chemin de fer.

Info SNCB: Comment vous situez-vous vis-à-vis de la clientèle?

SBA: Sur le plan opérationnel, la clientèle vient chez nous dès qu'il s'agit de quelque chose qui se passe à Zeebrugge. Pour ce qui est du commercial, nous avons, je l'ai dit, une prospection personnelle. Le client a tendance, étant donné une certaine personnalisation que nous représentons pour son trafic, à s'adresser à nous pour les problèmes particuliers de ses transports. Nous sommes amenés à être un interlocuteur de la clientèle; nous le faisons au nom des chemins de fer et je suis certain qu'on verrait, dans une petite étude faite auprès des clients, qu'on nous assimile à des gens des réseaux.

Info SNCB: Et si l'on construisait le tunnel sous la Manche? Le train-ferry serait-il en péril?

SBA: Non. D'abord, il faudrait qu'on prenne la décision de le creuser, et cela peut prendre encore un certain temps. Mais posons l'hypothèse qu'il y en ait un dans 10 ans. Certaines études faites ont permis de voir qu'éventuellement, du trafic acquis en 85/86, peut-être 30% pourraient être perdus à cause du tunnel, dans l'immédiat, quitte évidemment, à retrouver le même volume par après. Mais il est certain que supprimer la ligne ferry lors de l'ouverture du tunnel poserait des problèmes à celui-ci. Je suis de toute façon assez optimiste.





EDWIN COOPER:



CLIENT DU RAIL ET DES LOUEURS

Edwin Cooper est une division de la société Ethyl et partage le siège de celle-ci à Bruxelles, Avenue Louise, à l'orée du Bois.

Elle possède à Feluy, depuis début avril, une usine où elle produit des additifs pour lubrifiants, des dispersants sans cendre, des additifs anti-oxydants, anti-usure, inhibiteurs de corrosion... bref, des produits chimiques.

Cette usine de Feluy sert différents marchés en Europe, en Afrique et au Moyen-Orient. Elle exporte plus de 90 % de sa production actuelle, mais dans l'optique d'un accroissement de volume, elle prévoit de vendre davantage à l'étranger. Pour l'instant, des 50.000 tonnes annuelles, 7.000 partent en Grande-Bretagne, 6.000 en Allemagne et en

Autriche, 3.000 dans les pays de l'Est, et le reste en Italie, en France, au Moyen-Orient et en Afrique, tandis que la Belgique en absorbe 5 %.

Bien équipée pour ne pas détériorer l'environnement, animée par 80 personnes, l'usine de Feluy possède un raccordement ferroviaire où 4 wagons peuvent être traités simultanément. Des projets existent en vue d'une extension: en 1983, une nouvelle usine entrera en fonctionnement. Elle fabriquera des produits orthoalkylés, soit les matières intermédiaires nécessaires aux produits d'agriculture et l'industrie du polyuréthane.

Edwin Cooper dispose aussi à Anvers d'un terminal où arrivent des matières premières que l'entreprise stocke à concurrence de 8.500 m³.

Ces matières premières, ainsi que celles qui arrivent directement à Feluy, sont mélangées selon des formules précises pour former des produits finis "à la carte", autrement dit selon les désirs propres de chaque client. Un laboratoire très moderne analyse et contrôle les normes spécifiques imposées.

Le poids spécifique des produits, voisin de 1, détermine le choix des moyens de transport à utiliser. Un choix qui dépend aussi des quantités à livrer et de la distance à couvrir. Edwin Cooper travaille avec tous les modes de transport. Le chemin de fer détient une part du marché pour les transports massifs à longue distance, c'est-à-dire à l'exportation. Les tarifs proposés par la SNCB, l'usage de wagons de particuliers et le fait que l'usine de



Aujourd'hui, nous en sommes à 40. Je signale que ces wagons sont utilisés uniquement par Edwin Cooper. Le groupe Ethyl en loue, pour sa part, plus de cent cinquante unités.

Parmi ces wagons, 16 tournent exclusivement en trafic avec l'Angleterre, par ferry-boat.

— Il s'agit de 16 wagons à 2 essieux, avec isolation, d'une capacité de 30 m³ et d'une charge maximale de 27,5 tonnes. Nous prévoyons, à l'avenir, d'utiliser pour ce trafic des wagons de 58 tonnes de charge, et 65 m³ environ, à 4 essieux. Cela se fera d'ici 2 ou 3 ans.

Nous avons pris ces petits wagons parce que nous voulions donner un démarrage rapide au trafic, et qu'ils étaient disponibles. Mais la grande capacité est plus intéressante, car le tarif numéro 5600, applicable aux échanges belgo-anglais, est plus favorable pour les grands wagons. Les compagnies de location l'ont bien compris, et comme elles doivent construire des wagons nouveaux pour faire face à l'accroissement du trafic par ferry-boat, elles achètent des wagons de grande capacité, ou font transformer des wagons existants, ce qui, malgré tout, n'est pas facile. Une chose est certaine: lorsque nous augmentons nos ventes en Angleterre, nous avons quelque peine à trouver des wagons. Ceux qui existent sont utilisés à plein temps. Je tiens à préciser aussi que la réglementation anglaise limite la charge utile des camions à 18 tonnes. Vous comprenez que le chemin de fer soit avantageux sur cette relation, d'autant plus si nous pouvons atteindre des capacités proches de 60 tonnes.

Monsieur Masscho, pourquoi votre entreprise n'achète-t-elle pas ses propres wagons?

— Lorsqu'il s'agit de grande exportation, et c'est notre cas, il faut voir le temps d'existence du matériel et calculer, en fonction de cela, la rentabilité et le coût d'amortissement. Le marché reste variable, et nous n'envisageons pas, au départ, de posséder nos propres wagons. Le coût de l'investissement, des assurances, des entretiens, des réparations... tout cela est trop lourd au départ. Les compagnies de location, très spécialisées, sont mieux placées que nous pour résoudre ces problèmes. Elles suivent leurs wagons, tiennent compte de l'évolution des produits et peuvent même, à la limite, faire fabriquer des wagons à la demande spécifique de leurs clients. C'est beaucoup plus intéressant, car nous sommes toujours à la merci de modifications de trafic. Compte tenu de l'évolution de notre rentabilité, nous pourrions envisager, dans quelques années, l'achat de wagons.

Mais nous travaillerions en formule mixte, wagons achetés et wagons loués. J'ajoute que l'âge du wagon influence le prix de location. Parce que les loueurs tiennent compte des amortissements. Vous comprenez bien que c'est aussi un élément intéressant pour nous.

Les 40 wagons circulent en permanence. Ils sont suivis par le service de transports d'Edwin Cooper, pour être utilisés au mieux. Ils ne se trouvent pratiquement jamais en chômage. Ils font rarement l'objet d'un nettoyage intérieur pour la bonne raison qu'Edwin Cooper leur a donné un degré supplémentaire de spécialisation: ils sont, par petites tranches, destinés au transport de produits différents, et chaque tranche sert toujours au même produit.

Bien sûr, il existe d'autres formes de transport chez Edwin Cooper. Globalement, sept dixièmes des produits voyagent en citernes, le reste part en "transport conventionnel", en fûts. Mais le chemin de fer ne participe pas à ce dernier trafic. Marc Masscho s'en explique.

— La route est malgré tout très souple et très rapide. Même à prix supérieur, elle peut être plus intéressante. Elle assure la très grande majorité de nos transports à l'intérieur du pays. Etant donné la distance courte entre notre terminal d'Anvers et l'usine de Feluy, les délais ferroviaires sont à ce jour beaucoup trop longs. Le porte à porte par camions est bien plus rapide. Pour passer au transport ferroviaire sur cette relation, nous souhaitons des délais plus favorables. Nous avons entamé des négociations avec la Direction commerciale de la SNCB, à cet effet. Avec un délai d'acheminement plus court, nous serions prêts à passer en partie au fer pour ce genre de relations. Mais songez donc au temps qu'il faut pour amener des wagons d'Anvers à Feluy. Cela tient, bien sûr, au fait qu'ils doivent passer par deux gares de formation. Si nous pouvions travailler par trains complets, la chose se présenterait tout autrement. Mais les quantités transportées ne sont pas suffisantes pour cela.

Croyez-vous que l'évolution de la technique puisse vous amener à louer des wagons de plus en plus sophistiqués?

— Nous sommes conscients des progrès techniques. Et nos wagons, tenant compte des produits, sont équipés des systèmes actuels. Cela ne veut pas dire que nous acceptons toutes les nouveautés. Nous pourrions, par exemple, louer des wagons équipés d'un système de réchauffage mixte: à vapeur et électrique. Ce type de wagons existe. Mais nous n'acceptons pas le réchauffage électrique, car le système à

vapeur est plus fiable. Les wagons que nous louons sont parfaitement adaptés à ce que nous devons transporter et à nos installations terminales soit à Anvers soit à Feluy. C'est cela qui compte pour nous.

Edwin Cooper loue des wagons à plusieurs sociétés, pour les utiliser comme s'il s'agissait de ses wagons propres. Le fait que les grands loueurs possèdent des parcs de 25 à 30.000 unités constitue un avantage. Il est clair que le changement de types ferry-boats, le passage de 27,5 à 58 tonnes, poserait de sérieux problèmes financiers dans le cas d'un parc privé. Il est clair aussi, comme nous l'avons dit dans l'article consacré à Algeco, que la location "occasionnelle", qu'on appelle Spot Hire chez Edwin Cooper, est un avantage même si elle ne se réalise pas facilement. Avec ses wagons loués, une société comme Edwin Cooper - et cela s'applique à bon nombre d'autres firmes - garde une grande souplesse. Grâce aux contrats à long terme, elle ne dépend pas d'une aléatoire disponibilité de wagons-réseau en contingent trop limité; usant de wagons de particuliers, elle obtient une ristourne sur les prix de transport; elle peut, dans la négociation avec les compagnies de location, avancer des exigences techniques que le chemin de fer serait bien en peine de prendre en considération, puisqu'il doit satisfaire une clientèle plus large et plus diversifiée. Qu'on en juge: le parc de wagons de la SNCB compte près de 40.000 unités destinées à toutes sortes de trafics massifs; les sociétés de location disposent d'un parc presque aussi étendu de wagons spécialisés dans le transport de produits chimiques et gazeux. Pas besoin de commentaires.

Feluy et le terminal d'Anvers soient raccordés, de même que bon nombre de clients à l'étranger, voilà des conditions idéales pour que le trafic s'effectue par chemin de fer.

Marc Masscho, distribution manager d'Edwin Cooper, nous a expliqué le pourquoi et le comment. Il faut préciser que sa longue expérience des transports le rend peu suspect de privilégier l'un ou l'autre mode: pour lui, seul le service, la rentabilité et l'économie comptent.

— Nous louons des wagons citernes construits en acier ordinaire ou en acier inoxydable. Certains de ces wagons possèdent une isolation thermique externe servant à limiter au maximum les déperditions de chaleur en cours de route. Ils sont équipés de serpentins pour le réchauffage du produit à une température de 60 à 80° C. Nous avons adapté le parc au volume de nos exportations. Certains wagons sont loués pour un an, d'autres pour deux ans. Mais nous avons aussi, malencontreusement, des locations d'urgence, pour des délais de 1 à 3 mois, afin d'exécuter des contrats occasionnels, de courtes durées, notamment avec les pays de l'Est.

Les loueurs font leur possible pour donner toute satisfaction dans les nombreuses demandes spéciales des wagons loués en "Spot Hire". Comme la citerne constitue l'emballage direct pour certains de nos additifs, et afin d'éviter la contamination de nos produits lors de la mise à disposition des wagons, ceux-ci doivent subir un nettoyage, ce que nous appelons un "cleaning". Ce nettoyage est effectué par une société spécialisée, et cette opération peut prendre quand-même 4 à 5 jours, ce qui est relativement long.

Quelle est l'étendue de votre parc?

— Notre usine est devenue opérationnelle en avril de cette année. Nous avons tout de suite loué 23 wagons, pour pouvoir lui donner un élan rapide.



DES VOYAGEURS MIEUX INFORMES

L'information des voyageurs dans les gares a toujours été, et continue à l'être, un souci important de la SNCB. Un système de transport de personnes, aussi bien organisé fut-il, perd une bonne part de son efficacité si tout n'est pas mis en œuvre pour un bon usage. Depuis longtemps, bien des gares du réseau belge sont équipées, que ce soit dans la salle des guichets ou sur les quais mêmes, de panneaux annonceurs où les usagers peuvent se renseigner sur les départs. Mais que pour une raison quelconque, un train enregistre quelque retard, l'annonce, jusqu'à présent, ne pouvait en être faite que par le système de sonorisation de la gare. Les voyageurs inattentifs, ou ceux qui n'avaient pas entendu l'annonce, couverte par le passage d'une rame, se retrouvaient gros Jean comme devant, s'inquiétaient, et nourrissaient parfois contre la SNCB des rancœurs compréhensibles.

Nous sommes entrés, à présent, dans une nouvelle ère de l'information aux voyageurs. Déjà les gares de Mons et Saint-Nicolas avaient été dotées de tableaux annonceurs électroniques, très performants, et d'un usage aisé. Depuis peu de temps, un nouveau pas est franchi à Bruges, où des tableaux semblables sont montés sur les quais et, ce qui est mieux encore, doublés de tableaux complémentaires où peuvent apparaître quantité d'informations "subsidiaries".

Ainsi peut-on afficher la liste des gares où le train fait arrêt (ou des gares où il ne s'arrête pas, s'il s'agit d'un omnibus), la situation des voitures où des places sont réservées pour des groupes, les scindements de la rame prévus en route, les retards prévus, etc. On peut même afficher, délicate attention, des mentions comme "Bon voyage".

Les possibilités du nouveau système sont quasi illimitées. Le projet existe, par exemple, d'afficher (électroniquement) sur cha-

que quai, la liste des correspondances assurées à l'arrivée d'un train.

Dans la salle des guichets - à Bruges, toujours - le grand tableau renseigne sur les vingt premiers trains au départ. Dès que le garde a ouvert la ligne pour le premier train de la liste, celui-ci disparaît du tableau et un nouveau train apparaît sur la dernière ligne. Qu'un retard soit annoncé et une ampoule rouge s'allume à la ligne voulue.

Tout cela fonctionne automatiquement. Un ordinateur commande les mouvements. Sa mémoire, c'est une disquette magnétique où sont enregistrés tous les mouvements de la gare. Pas besoin d'intervention humaine pour amener de nouvelles données sur le tableau, si ce n'est des éléments comme les retards, les réservations de places, etc. Cela, alors, c'est l'affaire des occupants de la cabine de signalisation, qui disposent de deux claviers au moyen desquels ils introduisent les données particulières.

La disquette possède une certaine intelligence. Elle sait quels trains il ne faut pas annoncer le samedi, quels autres on ne doit afficher que le dimanche... elle a en mémoire tous les horaires avec toutes leurs particularités. A chaque modification d'horaire (une fois l'an au minimum), elle est remplacée par une autre disquette qui contient les éléments nouveaux.

Ce matériel a été monté par MBLE, qui représente en Belgique le constructeur italien. Avec les responsables de la signalisation, MBLE a étudié les défauts des tableaux de Mons et Saint-Nicolas, pour y remédier au moment d'étendre le système. Aujourd'hui, les tableaux des salles de guichets sont bien au point. Ceux qu'on vient de placer aux quais à Bruges resteront sous surveillance le temps nécessaire; tout équipement neuf fait sa "maladie", c'est bien connu, et la SNCB veut tirer quelques conclusions avant d'étendre l'usage de celui-là.

Fin 81, Termonde sera dotée du même équipement que Bruges. En même temps, Namur, Charleroi et Liège Palais recevront de nouveaux tableaux, mais pas encore les panneaux complémentaires. De 1983 à 1985, ce sont les trois grandes gares de Bruxelles qui seront équipées, suivies, par après, par Anvers, Berchem, Denderleeuw, Alost, Courtrai, etc.

Ainsi, tout le réseau sera peu à peu touché par cette modernisation et tout permet de croire que les voyageurs s'en réjouiront: bien informés, ils éprouveront une plus grande "sécurité" lorsqu'ils prendront le train. C'est, la SNCB en est consciente, l'un de leurs soucis majeurs.



JOURNÉE PORTUAIRE A ANVERS

Le 25 septembre, les autorités portuaires anversoises et l'Association des Intérêts Portuaires (ASSIPOINT) organisaient une journée de presse consacrée aux relations entre la métropole et son hinterland national. Messieurs Demoen, directeur général au Ministère des Travaux publics, De Wolf, directeur général au Ministère des Communications, et De Haeck, directeur commercial de la SNCB y ont parlé tour à tour de la navigation intérieure, des transports routiers et du trafic ferroviaire dans le cadre du thème général.

Nous avons relevé à cette occasion que le Ministère des Communications étudie actuellement un projet d'appui au transport combiné rail-route. Un investissement global d'un demi milliard devrait permettre l'amélioration technique des installations terminales existantes, la multiplication de celles-ci et l'achat d'une nouvelle tranche de 200 wagons semblables à la centaine dont dispose déjà la société TRW. Ce créneau de transport trouve donc, à l'instar des pays voisins, un écho très favorable auprès des autorités belges. A l'intention de nos lecteurs et de tous les intéressés, notre prochaine édition sera consacrée à cette organisation de transport susceptible, dans les circonstances actuelles, de rendre d'éminents services tant aux transporteurs routiers qu'à la communauté entière.

Pendant une heure, les journalistes ont pu poser aux trois orateurs les questions que leur avaient suggérées les interventions forcément limitées dans le temps. C'est ainsi que, interrogé

sur la parité des tarifs entre Anvers et Zeebrugge, Monsieur De Haeck a pu insister sur le fait que "pour la SNCB, qui est intensément présente dans tous les ports belges, une chose importante compte: aider ceux-ci à lutter contre la concurrence des ports voisins. Dans un petit pays comme le nôtre, c'est l'économie nationale que nous devons servir en utilisant tous les moyens, tous les équipements pour lui attirer des trafics sur lesquels les pays voisins ont également des visées".

Monsieur De Haeck a encore rappelé que les plans d'investissement de la SNCB prévoient d'importants travaux pour suivre pas à pas le développement du port d'Anvers, sur les deux rives de l'Escaut.



MINITRIP A ARNSBERG

Un nouveau minitrip dans le programme de la SNCB: 4 jours à Arnsberg, dans le Sauerland.

Arnsberg est une petite cité assez coquette lovée dans les méandres de la Ruhr, en bordure d'une forêt qui est aussi une réserve naturelle (parc à gibier). Son quartier ancien remonte au huitième siècle; des maisons à colombages y sont groupées autour d'une église au clocher droit couronné par un bulbe. Les amateurs d'histoire iront voir les ruines du château et des murs d'enceinte. Mais les amoureux du grand air et du sport y apprécieront les promenades en forêt ou aux lacs de Sorpe-Stausee et Mönhsee, le vol à voile, la voile, la natation (aux lacs ou aux deux piscines de la ville), la bicyclette (location de vélos)... dans un paysage fort agréable.

Selon la classe d'hôtel choisie, les quatre jours en demi-pension reviennent à 2.865, 3.245 ou 3.170 francs, voyage A/R en train compris.

Les inscriptions doivent être prises au plus tard quinze jours avant le voyage. Quant aux dates, le choix est grand: le départ peut se faire tous les jours jusqu'au 31 mars.

Vacances en train...



FORAITS RAILTOUR & FTS-FRANTOUR A PARTIR DE 7995 F

Talton Key