

Avec son terminal Cirkeldyck, Interferry développe sa capacité à Anvers

Le transport combiné, dans une perspective de développement, doit être compétitif sur le marché et rentable pour les opérateurs ferroviaires. Ces critères peuvent être rencontrés si l'on systématise l'acheminement par trains complets de point à point ou centrés sur des points nodaux.

Cette **massification du trafic**, interferry la réalise depuis de nombreuses années sur son terminal proche de la darse Churchill, appelé Interferry-Zomerweg.

Une **implantation supplémentaire** s'avérait indispensable pour absorber efficacement un accroissement du volume traité (en suivant pour le moins la tendance enregistrée dans le port) et se rapprocher du trafic maritime qui, paradoxalement dans la zone portuaire anversoise, a généré jusqu'ici moins de progression que le trafic continental.

C'est sur une partie des concessions de Noord Natie et de Hessenatie que la SNCB a installé cette nouvelle localisation: un terminal - **Cirkeldyck**

- disposant de quatre voies ferrées sur 580 mètres de longueur,
- proche des quais (où passent la moitié des conteneurs traités à Anvers),
- très accessible pour le trafic terrestre (à proximité de fA 12)
- et bien situé d'un point de vue ferroviaire.

Ouvert depuis début mai, le nouveau terminal a déjà traité un volume encourageant. On estime que son trafic devrait atteindre, sur base annuelle, le seuil des 150.000 conteneurs. Le **doublément du volume** d'activité d'Interferry dans la zone anversoise s'avère donc possible à une échéance rapprochée. A ce moment, la filiale de la SNCB détiendrait un peu plus de 20 % du marché du transport continental de conteneurs centré sur Anvers.

Le terminal Cirkeldyck preste les mêmes services que le terminal interferry-Zomerweg (à l'exception peut-être du stockage, davantage du ressort des voisins Noord Natie et Hessenatie): manutention, assistance logistique et documentaire, expédition par trains complets réguliers. Un stockage à très court terme est toutefois envisageable.

Il s'agit d'un **terminal public**, qui s'ouvrira dans des conditions d'absolue neutralité à tous les clients qui auront fait le choix du transport combiné.

Le terminal est ouvert au trafic de conteneurs maritimes et au transport combiné continental dans son sens le plus large. Il est l'un des outils dont le groupe ferroviaire se dote en suivant au plus près les évolutions du marché, pour traiter à terme une part significative des transports continentaux de conteneurs et véhicules à vocation intermodale.

Cirkeldyck: données techniques

Superficie: 53.800 m² + faisceau de voies

Faisceau: 4 voies de 580 mètres

Grue-portique:

- capacité de levage: 35 t. sur une emprise de 22 m (4 voies) ;
- spreader pour 20, 30 et 40 pieds;
- avec l'appoint d'un babyspreader, le portique peut traiter des caisses mobiles (swap bodies) et des remorques.

Engins de manutention:

- 1 straddle-carrier d'une capacité de 40 tonnes, traitant des conteneurs de 20, 30 ou 40 pieds. Entrepose sur 3 hauteurs.
- 1 reach-stacker d'une capacité de 41 tonnes, avec piggy-back (bras et pinces) pour traiter aussi les caisses mobiles et remorques. Entrepose sur 4 hauteurs.
- 1 stacker TDC6 d'une capacité de 12 tonnes, pour l'entreposage - sur 6 hauteurs - de conteneurs vides.

Le trafic

Les conteneurs ont 4 origines (et/ou destinations) anversoises:

- les navires au quai 730 (Hessenatie);
- les navires au quai 702 (Noord Natie);
- les quais proches;
- les industries de la proche périphérie (trafic continental).

Principales destinations des trains formés:

1. desserte quotidienne par Quality Net d'ICF pour
 - Bâle (jour A/jour B)
 - Bologne, Melzo, Lilan; Oleggio, Padoue, Pomezia, San Antonio, Barcelone, Granoflers, Madrid, Silla, Tarragona, Zaragoza, Noain, Irun, Bordeaux, Fos, Le Havre, Marseille, Perpignan, Lyon et Toulouse (jour A/jour C);
 - Liboa et Leixoes (jour A/jour D);

2. par liaisons EurailCargo (quotidiennes): tous les terminaux allemands, autrichiens, centre-Européens, balkaniques et Scandinaves;
3. Rotterdam RSC par le Port Express (quotidien);
4. Munich par le MSC Bavaria Shuttle (hebdomadaire);
5. Zeebrugge, Bressoux et Athus (tous les jours).

Prévisions

Une deuxième grue-portique sera commandée sous peu pour faire face à un volume immédiatement important.

On prévoit pour 1996 environ 75.000 conteneurs.

En 1997, la prévision est de 100.000 unités.

A plein régime, le terminal traitera 150.000 unités par an.

Transmission de données

Les produits Port Express et Delta Express sont d'ores et déjà gérés sur une base EDI.

Dans quelques mois, le Delta express sera la première liaison internationale sous lettre de voiture électronique. Les produits futurs seront tous développés sur ce même principe.

Une ligne de transmission de données est ouverte en permanence entre les deux terminaux (Zomerweg et Cirkeldyck).

Une liaison on-line avec ICF (Bâle) existante sera encore développée dans le courant de cette année, et les deux terminaux seront au plus tôt raccordés à Euronet.

Le trafic anversois massifié d'Interferry

Depuis 1990, le trafic conteneurisé international d'Interferry à Anvers a enregistré, dans ses deux volets, des évolutions divergentes.

D'une part, le volume réalisé au terminal Zomerweg, voisin de la darse Churchill, a plus que doublé, pour dépasser la barre des 80.000 conteneurs annuels. En même temps, les opérations réalisées à quai ont connu une réelle érosion.

Avec 127.650 unités traitées en 1995, le trafic global est néanmoins en nette progression par rapport aux trois années précédentes.

La situation idéale du nouveau terminal et sa bonne accessibilité permettent de garantir à l'ensemble de la clientèle des relations à plus longue distance (Scandinavie, Suisse, Italie, Allemagne, Autriche, Europe centrale, sud de la France, Portugal) une diminution de 24 heures du temps de transport de bout en bout, opérations terminales comprises. La compétitivité de l'offre s'en trouve accrue.

Liaisons inter-portuaires

Un des piliers majeurs de la progression récente est l'exploitation de trois trains navettes entre Anvers et Rotterdam:

- le Port Express, aller-retour quotidien entre Anvers-darse Delwaide et Rotterdam RSC; 25.000 conteneurs transportés en 1995. Le terminal Cirkeldyck devient le point de concentration de ce train;
- le Delta Express, deux voyages aller-retour quotidiens exploités avec Intercontainer-Interfrigo entre Interferry-Zomerweg et Rotterdam Maasvlakte.

Le trafic Anvers-Rotterdam - assez équilibré dans les deux sens - a fourni en 1995 un peu plus d'un tiers du volume traité par Interferry.

Le train train-shuttle Raiibarge, exploité en coopération avec Ferry-Boats est une liaison aller-retour entre Anvers et Zeebrugge, particulièrement destinée aux envois de grands nombres.

L'offre Intercontainer-Interfrigo

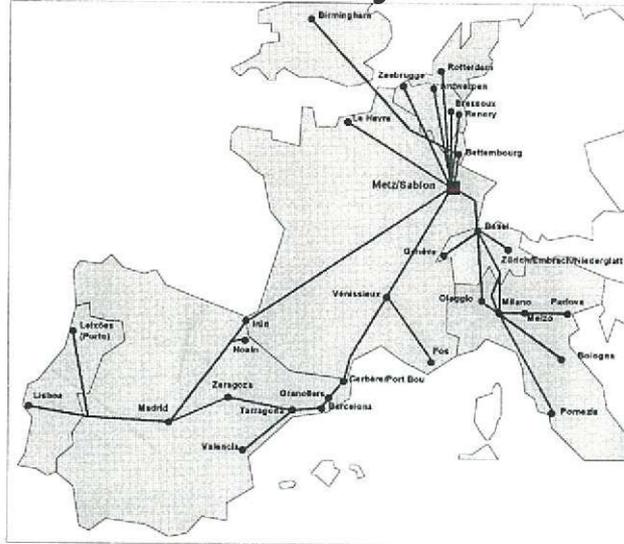
Dans le cadre du réseau Quality Net d'Intercontainer-Interfrigo, Interferry propose, au départ du terminal Cirkeldyck, des départs quotidiens pour la France, la Suisse, l'Italie, l'Espagne et le Portugal. Les trains complets sont mis en ligne autour de la plate-forme nodale de Metz.

Avec intercontainer-Interfrigo également, Interferry organise pour MSC la circulation d'un train hebdomadaire de 75 unités entre Anvers et Munich: le Bavaria shuttle. Départ le jeudi soir pour un voyage de 19 heures, retour à Anvers le mardi avant-midi. Un deuxième train hebdomadaire (aller-retour) sera organisé sous peu.

Le Strela part chaque jeudi pour les pays de l'est, avec pour destinations nodales Brest (jour C) et Moscou (jour E). ICF assure les trajets complémentaires en Russie. Le même acheminement peut en outre être organisé à la demande.

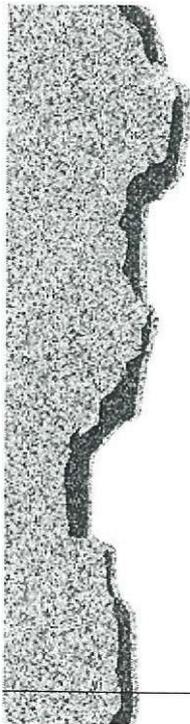


Qualitynet

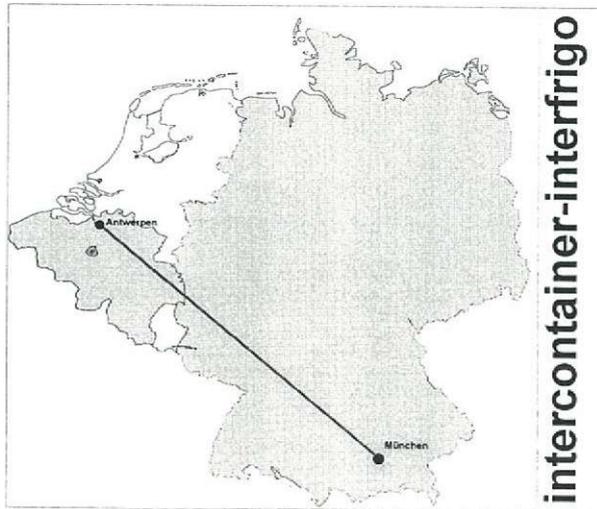


intercontainer-interfrigo

n.v. INTERFERRYQ



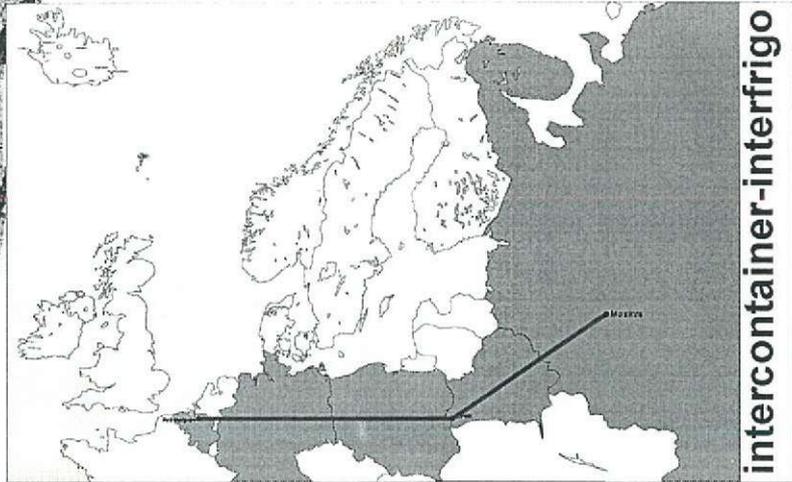
MSC Bavaria Shuttle



intercontainer-interfrigo

n.v. INTERFERRYQ

Strela



intercontainer-interfrigo

n.v. INTERFERRY 

Railbarge



n.v. INTERFERRY 

n.v. INTERFERRYQ