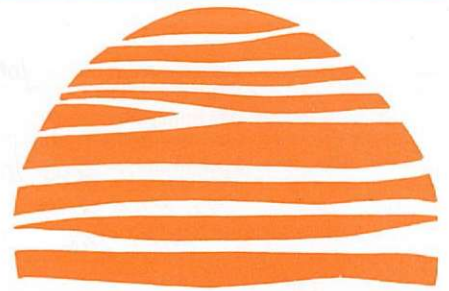


le port de Zeebrugge



Comme c'est le cas pour les autres ports belges, la S.N.C.B. participe très intimement aux activités du port de Zeebrugge

A cet effet, elle dispose d'une gare de formation, située en retrait du port et pour laquelle des études d'extension sont en cours. Cette gare de formation est reliée par des voies spéciales aux quais situés sur le môle, à la minque aux poissons, ainsi qu'aux deux sièges d'exploitation de la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats, dans laquelle la S.N.C.B. a un intérêt majoritaire et qui concernent, d'une part, le service des ferry-boats entre Harwich et Zeebrugge et d'autre part, le terminal pour containers qui a été mis en exploitation le 19 mars 1968.

Du fait de l'existence du service des ferry-boats reliant Zeebrugge à Harwich, la participation de la S.N.C.B. à l'exploitation du port de Zeebrugge revêt même un caractère très particulier en ce sens que, grâce à ce service, le trafic ferroviaire entre le réseau des chemins de fer britanniques et ceux des chemins de fer continentaux est rendu possible sans discontinuité. A cet effet, quatre navires d'une capacité de 4.000 T sont mis en ligne, comportant chacun notamment 300 mètres de voies de chemin de fer. Ces navires font toutes les 24 heures la navette aller et retour entre les deux ports, et circulent même les samedis et les dimanches.

Depuis sa création, il y a 43 ans, ce service de ferry-boats a connu un succès progressif ainsi qu'en témoigne le tableau ci-après, indiquant les tonnages transportés durant les 10 dernières années.

1958:	239.000 T
1959:	254.000 T
1960:	276.000 T
1961:	275.000 T
1962:	301.000 T
1963:	314.000 T
1964:	349.000 T
1965:	355.000 T
1966:	321.000 T
1967:	365.000 T
1968:	390.000 T

Il offre un intérêt tout particulier aux expéditeurs devant assurer le transport de marchandises de valeur, de produits périssables et de pièces pondéreuses ou de grandes dimensions.

Il supprime en effet les manutentions dans les deux ports, permet des économies d'emballage, élimine pratiquement les risques de vol et d'avarie et réalise un acheminement très accéléré sur la totalité de la chaîne de transport.

Ce sont précisément ces avantages qui ont été à la base de l'avènement des transcontainers de grande dimension, lesquels connaissent un essor spectaculaire, spécialement lorsque la chaîne de transport comporte un parcours maritime.

Il est incontestable que, pour l'armateur, le navire porte-containers offre un avantage de prix de revient sur le ferry-boat, étant donné qu'à capacité égale, le porte-containers peut assurer trois fois plus de trafic que le ferry-boat. Par contre, l'exploitation des « containerships » exige des investissements considérables dans les ports d'attache (portiques et autres installations terminales appropriées). Il y a lieu de tenir compte aussi du fait que toutes les marchandises ne sont pas « containerisables » et qu'à cet égard les ferry-boats sont capables de prendre toutes les marchandises, quels que soient leur poids et leurs dimensions.

C'est la raison pour laquelle, la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats en accord avec les chemins de fer britanniques, a décidé, il y a deux ans, que tout en maintenant intégralement le service des ferry-boats existant, il était indispensable de créer un nouveau service journalier de « containerships » entre Harwich et Zeebrugge. A cet effet, les deux partenaires ont construit dans les deux ports un terminal pour containers, comportant une infrastructure et des portiques permettant d'assurer le déchargement et le chargement de 20 à 30 containers à l'heure. Ce rythme de manutention permet aux « containerships » Sea Freightliner I et II de faire un voyage aller et retour en 24 heures.

Avec ces deux navires, la capacité de la nouvelle ligne est de 300 containers par jour dans chaque sens.

Signalons que la disposition du terminal de Zeebrugge est jusqu'à présent unique en Europe: du fait de l'installation de quatre voies de chemin de fer et d'une chaussée sous l'aire d'action des portiques, soit sur une largeur de 53 mètres, le transbordement direct du wagon sur remorque routière ou vice versa est la règle, tandis qu'en général ce travail se fait en deux mouvements dans les autres centres terminaux. Le dispositif adopté à Zeebrugge est donc de nature à permettre un transbordement et une réexpédition très accélérés. Ajoutons que le mouvement des wagons sous les portiques est réglé par un système de poussage, télécommandé directement par le grutier, ce qui a permis de limiter à six unités le personnel nécessaire au transbordement du navire.

Malgré le travail journalier intensif que requiert le service Zeebrugge-Harwich, le terminal pour containers de Zeebrugge est à même de desservir d'autres lignes.

C'est ainsi que depuis le mois d'avril 1968, il sert de point de transbordement à une ligne de navires porte-containers assurant le service entre Zeebrugge et Helsinki, pour laquelle la firme Freyman et Van Loo agit comme agent maritime.

Etant donné son succès croissant, il est prévu que cette ligne sera assurée par deux navires porte-containers en février prochain, ce qui permettra d'organiser une escale par semaine et de desservir également la Suède.

Les résultats d'exploitation du nouveau terminal répondent pleinement aux espérances.

Au rythme de son développement actuel l'on peut escompter que le trafic doublera en 1969 et, ce qui est encourageant et symptomatique, l'on constate que le transport maritime des transcontainers n'a guère de répercussion sur l'évolution du trafic traditionnel par ferry-boats.

