



# fuels lourds

# progression sensible

Le transport de fuels par chemin de fer bondit chaque année. De 71 à 72, le tonnage total transporté s'est accru de 16%. Le marché ainsi développé par le chemin de fer couvre le Grand Duché de Luxembourg et un certain nombre d'entreprises belges, centrales électriques, sociétés industrielles et autres clients dont la part est moins importante. Le Luxembourg et les centrales électriques représentent ensemble 72% du trafic réalisé.

On peut parler de deux sortes de concurrence dans ce domaine.

Concurrence entre produits, puisque le fuel est contraint de mener une lutte chaude contre le gaz naturel. Importance des réserves, stabilité des prix, situation géographique, quelques éléments déterminants pour l'équilibre dans les batailles fuels-gaz naturel. Et



la guerre n'est pas finie, tant s'en faut. Concurrence entre moyens de transport également. Il faut savoir qu'en général, dans le domaine des sources énergétiques, le transport conditionne la commande; question de coût. Selon leur situation géographique, les consommateurs auront donc intérêt à utiliser un carburant plutôt que l'autre. Dans le seul domaine des fuels, à partir d'un certain seuil, les oléoducs deviennent compétitifs par rapport aux autres moyens de transport; on ne peut pas les oublier.

La réception du produit à pied d'œuvre ne va pas sans un investissement dont les intéressés mesurent la rentabilité: raccordement au réseau ferroviaire, équipement adéquat, marge de manœuvre pour wagons, dans le cas d'un transport par chemin de fer.

Le problème n'est pas simple.

Si le chemin de fer a pu progresser de manière constante, c'est qu'il offre un service de qualité, qu'il s'adapte à l'évolution technique et à celle du marché. Son matériel — des wagons calorifugés de forte capacité —, son rythme de transport — des rotations rapides et vraiment „commerciales“ — sa technique de chargement à haut rendement sont des atouts incontestables.

Notre tableau reprend les tonnages transportés en 71 et 72 et donne les fourchettes calculées pour 1973. Il faut noter que ces derniers chiffres présentent un maximum d'exactitude: le trafic enregistré pendant le premier trimestre 1973 correspond aux prévisions et l'on pourrait même dépasser celles-ci.

En 1972, la quantité de fuels lourds transportés était de 15% supérieure à ce qu'on avait enregistré en 1971. Notre tableau ne montre pas la progression étonnante de 128% enregistrée en 71 par rapport à l'année précédente. Expliquons-nous.

C'en était fini de la houille. Tout à la re-conversion de ses équipements de transport, le chemin de fer n'aurait pu faire face à la demande, encore mal préparé et peu introduit auprès des producteurs pétroliers. En même temps, le gaz naturel faisait la conquête éclair du marché où tous les espoirs lui étaient permis. En 71, le vent a tourné: le chemin de fer était prêt, il pouvait entrer en compétition avec des chances sérieuses. Ce qu'il fit.

Pour l'instant, la S.N.C.B. dispose de 208 wagons citernes calorifugés d'une capacité de 60 à 67 m<sup>3</sup>, conçus pour le transport de produits pétroliers lourds. Ce parc permet de satisfaire les besoins immédiats. On estime en effet que chaque wagon transporte, par an, 4.500 tonnes de fuels pour l'industrie ou 8.000 tonnes destinées aux centrales électriques. La rotation normale du matériel, sur une distance moyenne, peut être établie à 24 ou 48 heures (question de distance à parcourir et de temps mis pour décharger les wagons). Un calcul sur la base des prévisions pour 1973 montre, en tenant compte d'une légère marge d'erreur, et de quelques immobilisations pour entretien ou réparation, que les 208 véhicules seront utilisés à plein rendement. D'où haute rentabilité et conditions tarifaires intéressantes.

En fait, le trafic n'est pas aussi régulier: on passe par des pointes auxquelles, grâce à une organisation minutieuse, le chemin de fer peut faire face. L'extension du parc, déjà prévue, donnera une marge de sécurité suffisante pour que la clientèle nouvelle obtienne aussi satisfaction.

Fuels lourds

Année	Luxembourg	Centrales	Industrie belge
71	549.500	773.713	60.641
72	717.100	798.415	167.614
73	800 à 850.000	1.100 à 1.200.000	300 à 325.000

total produits lourds et légers

fuels lourds en Belgique

