

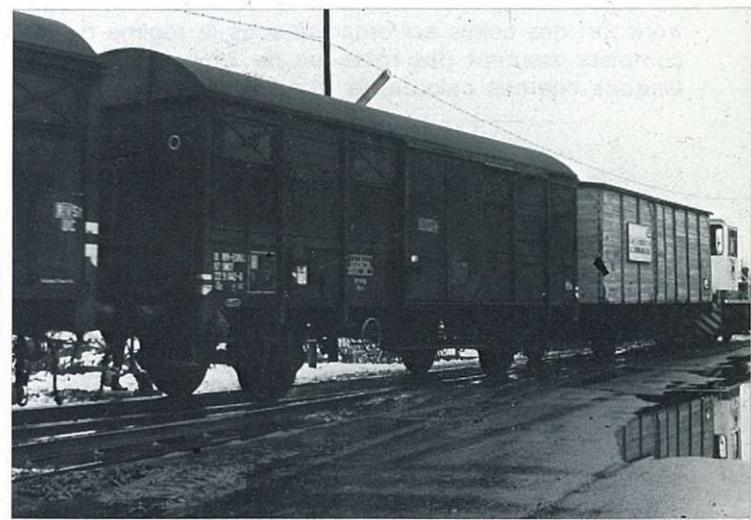


LE PORTE-A-PORTE DES WAGONS

La route de Schaerbeek à Vilvorde, quatre bandes de circulation, une berme centrale où roulent les tramways. Léger virage à gauche... vous apercevez des feux de signalisation : passage à niveau. Sur votre droite, la gare de Haren, consacrée aux marchandises. A gauche, un panneau lumineux : CFI group. Le Chemin de fer industriel est donc installé au cœur de la zone industrielle, entre voie ferrée et canal maritime.

En 1930, CFI avait édifié sur le canal un pont privé équipé de toute l'infrastructure nécessaire au passage des trains. La région connaissait déjà une industrialisation intensive. Vingt-cinq ans plus tard, la société du canal allait „maritimiser” davantage la voie d'eau. Il fallut construire un pont mobile nouveau, conçu de telle manière que les navires de 6.000 tonnes puissent naviguer jusqu'aux confins de Bruxelles et accoster aux quais occupés par des entreprises en extension constante.

En même temps, l'industrie allait en se modernisant. CFI s'adaptait, développant ses services et débouchant, comme il se doit dans une région où chaque pouce de terrain a trouvé sa destination, sur une politique de transports plus large, faisant une place considérable au trafic routier.



Porte-à-porte

Pourtant, le porte-à-porte dont nous parlons ici n'a rien à voir avec les camions. Propriétaire d'une sorte de réseau ferroviaire en circuit fermé, CFI s'est, dès le départ, présenté comme le complément logique des services de la SNCB. En gare de Haren, les chemins de fer belges disposent les wagons sur un faisceau d'une vingtaine de voies. Et leur mission s'arrête là. CFI intervient alors pour répartir les rames et les conduire à destination ultime. De porte de gare à porte d'entreprise, voilà la formule appliquée entre Bruxelles et Vilvorde sur 40 kilomètres de voies, au moyen de 6 locotracteurs. Plus de cent entreprises sont ainsi desservies quotidiennement ou de manière plus épisodique, selon leur dimension.

Le principe est simple : un raccordement général — les voies CFI — part de la gare de Haren, couvre toute la zone industrielle, longe les usines; des voies de raccordement privées pénètrent dans les installations sur quelques dizaines de mètres au plus. Pour la plupart des utilisateurs, pas besoin d'un matériel de traction coûteux : les locomotives de CFI font le travail.

Des trains complets

Des exemples? En voici.

Pour l'alimentation de ses chaînes de production, Renault a choisi le chemin de fer. Les pièces détachées arrivent donc par wagons; châssis, portières, pièces de carrosserie, éléments moteurs... De la première unité de production sortent, chaque jour, quelque 550 véhicules. La deuxième unité, toute récente, exclusivement consacrée au montage des modèles R 5, atteindra, toutes installations mises en service, une production quotidienne de 300 voitures.

On imagine aisément ce que représente la fourniture quotidienne des éléments de 850 automobiles: 40 à 50 wagons plats ou fermés. Pas plus? Bien sûr, les pièces sont pratiquement emboîtées les unes dans les autres. Les portières, par exemple, qui voyagent en box-palettes; les châssis, serrés dans des cadres métalliques, qui deviennent des charges homogènes, faciles à transporter.

Autre exemple, celui des cokeries. Celles de Clabecq ou du Marly. En général, le charbon y arrive par péniches. Il traverse les unités de transformation et quitte l'usine en wagons sous forme de coke trié (la sidérurgie préfère les gros blocs). Septante wagons quittent chaque jour les cokeries de Clabecq à destination de... Clabecq, aux forges du même nom. La cokerie du Marly produit en 24 heures le chargement de 80 wagons qui roulent à destination de Hainaut-Sambre à Couillet.

Avec le trafic des fuels, pour Interbrabant, par exemple, centrale électrique qui se fournit à la raffinerie de Feluy, le transport des cokes est organisé sous le régime de trains complets assurant des rotations de 24 heures. Ainsi, les wagons citernes calorifugés et les trémies surélevées (le

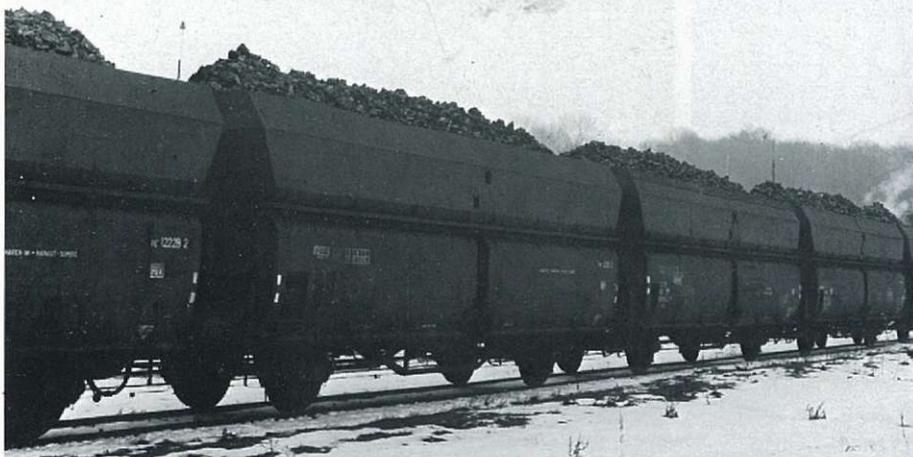
coke est léger mais volumineux) roulent pratiquement toujours sur le même parcours.

Le gros et le détail

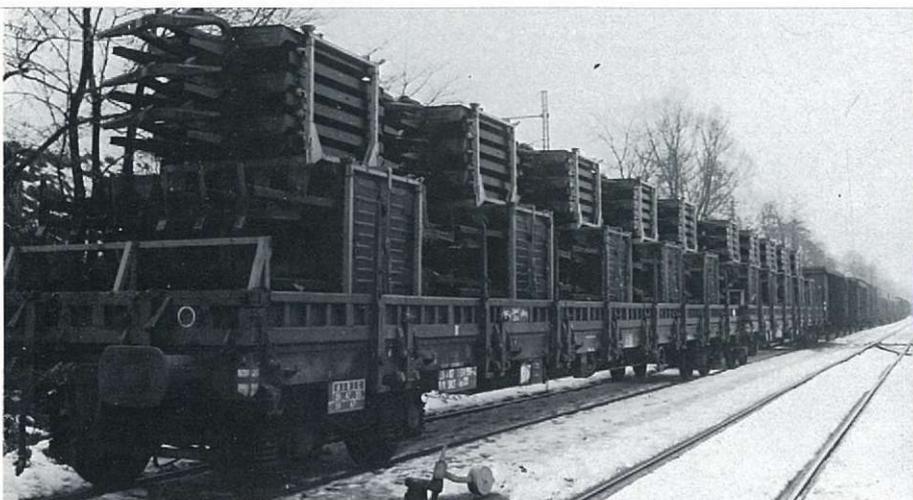
Les Pieux Franki reçoivent par chemin de fer des machines qui seront montées dans leurs ateliers. CFE, un géant de la construction, se fait expédier par wagons du matériel de chantier. La société des Tubes de Haren reçoit par train le fer plat qui sera transformé en tubes de toutes tailles. A.E.G. adapte actuellement des locaux désaffectés pour en faire un centre de stockage où, chaque jour, des trains complets apporteront leur provision de matériel électro-ménager. Les sociétés pétrolières, établies sur la rive droit du canal, reçoivent et expédient des citernes de fuel. Une restriction ici: si l'infrastructure et les services ferroviaires (tant de la SNCB que de CFI) constituent un outil de travail de premier ordre, les pétroliers s'en servent peu, encore très attachés, sans doute, à la tradition du transport par la voie d'eau.

Faut-il citer tous les clients? Non, vraiment, la liste serait trop longue. De la mitraille traitée en grosse quantité aux produits chimiques de la société Solvay, bien des matières sont transportées par chemin de fer et distribuées dans la région par CFI.

Il faut savoir, cependant, que chaque jour, le Chemin de Fer Industriel organise le porte-à-porte de 400 wagons, entre 6 et 21 heures. CFI entretient sa propre infrastructure, grâce à l'appui d'un atelier du rail. Les 40.000 mètres de voies courent sur des terrains qui lui appartiennent, qu'elle loue à la société exploitant le canal ou encore qu'elle occupe par autorisation des pouvoirs publics (pour la traversée des routes, par exemple).



Par tous les temps, le chemin de fer assure la navette quotidienne des cokes.



Les châssis de voitures arrivent par wagons entiers.

Vilvorde

A quelques kilomètres de Haren, la gare de Vilvorde traite également les marchandises. Là, les clients du chemin de fer chargent ou déchargent eux-mêmes les produits transportés. Le domaine de CFI s'est arrêté à quelques mètres. Ce mini chemin de fer, pratiquement autonome, ne s'occupe pas exclusivement de la répartition au départ de la gare. Il établit encore des relations entre les entreprises implantées dans le zoning du canal. Sur l'une et l'autre rives, il reste attentif aux transformations, à l'évolution des industries.

C'est sans doute ce qui lui permet de satisfaire sa clientèle dans une région où, pour prendre de l'extension, les entreprises doivent emporter à l'astuce ce qu'elles ne peuvent plus gagner sur le terrain.

