



Liège Guillemins - Agence en douane

La SNCB dont la vocation première est d'assurer le transport des personnes et des choses, met aussi à la disposition de sa clientèle, en gare de Liège Guillemins, les services complémentaires d'une agence en douane.

Les bureaux sont installés rue de Namur n° 2 dans l'entrepôt public de la ville de Liège.

Les agents de la SNCB y travaillent en étroite collaboration avec leurs collègues des douanes et accises.

Notre personnel spécialisé dans la réglementation et les tarifs complexes de ce service assurent la déclaration et la présentation aux services douaniers des marchandises importées de l'étranger par chemin de fer.

En 1980, notre agence en douane a dédouané 2.000 envois "express", 4.000 envois petite et grande vitesse, et 1.000 wagons complets.

Bressoux, gare unique en Belgique. Le transport "combiné" y est présent sous toutes ses formes. En tout cas, sous toutes les formes auxquelles le chemin de fer participe. Ce n'est pas seulement de transport de containers et de ferroutage qu'il y est question, mais aussi de trains autos-couchettes, formés pour les voyageurs et leur voiture personnelle.

Bressoux a été choisie pour gare terminale de ce genre de trafic parce qu'aucune autre gare de Liège ne présentait de meilleures conditions d'espace pour le faire. Cela permet de desservir une grande agglomération plus décentrée que les autres par rapport à la capitale et d'obtenir, avec les trains hollandais qui passent par la région liégeoise, une coopération qui procure un taux d'occupation meilleur encore.

Comme cette gare était jusqu'alors entièrement vouée au transport des marchandises, on y construisit un petit bâtiment, un salon d'accueil pour les voyageurs, où il est possible à ceux-ci d'attendre paisiblement l'heure du départ après avoir chargé la voiture.

De là partent donc, entre Pâques et octobre, et à des cadences variables, étudiées pour assurer une complémentarité avec le trafic centré sur Schaerbeek, des trains à destination de Saint-

BRESSOUX: LE RAIL ET LA ROUTE SE RENCONTRENT

Raphaël, d'Avignon, de Narbonne, et de Biarritz qui, dans la philosophie de l'autos-couchettes, ouvrent aux voyageurs l'Italie, la Côte d'Azur, la Provence, la Camargue, le Roussillon, le Languedoc, les Pyrénées, le Pays Basque et l'Espagne.

Marchandises

Après avoir équipé Zeebrugge et Anvers pour l'expédition et la réception ferroviaires des containers, la SNCB imagina de créer aussi des terminaux dans l'hinterland belge. Car le container débordait largement de la sphère maritime et le pays ne disposait pas, à l'époque, d'un équipement comparable à ce qui venait de naître dans les zones portuaires.

En mai 1972 s'ouvrit donc à Bressoux le premier terminal "intérieur" de la SNCB. Sur une surface de 6.400 m², proche de la gare elle-même, se dresse un pont-portique d'une capacité de 30 tonnes. A côté, une superficie de 2.600 m² sert de parking aux containers en attente. D'emblée, le cadre de préhension du portique fut muni de bras et pinces capables de saisir les semi-remorques et caisses mobiles routières. Ainsi naissait la possibilité d'exploiter le terminal également en trafic rail-route. C'était une première en Belgique. Et d'autres équipements du même genre allaient voir le jour dans la suite.

Le contrôle du trafic de containers fut confié à Interferry, le délégué belge d'Intercontainer, qui installa son représentant dans les bureaux de l'agence commerciale liégeoise de la SNCB. De son côté, TRW prit en charge l'acquisition et le suivi du trafic rail-route.

Au cours du mois d'août dernier, un nouvel engin de manutention a fait son apparition sur le terminal. Monté sur pneumatiques, ce véhicule jouit d'une grande mobilité et peut travailler sur un espace nouveau, ajouté au terminal première mouture. Lui aussi a la faculté de traiter tant les containers que les véhicules routiers. Cette extension de surface et d'outil doit donner à Bressoux les moyens d'un développement harmonieux, que l'exiguïté rendait réellement impossible.

Bressoux est sans doute la gare belge qui, plus que toute autre, concrétise la volonté du chemin de fer de s'allier à la route pour présenter à sa clientèle, en unissant les avantages de chaque mode, une offre de transport adaptée aux contingences de notre siècle et à tous égards satisfaisante. Que ce soit dans le transport des marchandises ou dans celui des voyageurs, les deux modes de transport soi-disant "concurrents" ont trouvé un terrain d'entente sur ce terrain ferroviaire de la banlieue de Liège. Il est plaisant de le souligner.

