

ZEEBRUGGE ET LE CHEMIN DE FER



L'année 1985 aura été fort importante dans l'histoire du chemin de fer. Comme on le sait, il y a 150 ans qu'une ligne de chemin de fer commerciale fut ouverte en Belgique, premier pays ferroviaire du continent. Cette liaison en traction vapeur fut le premier pas de la construction d'un réseau qui a puissamment contribué au développement et à l'essor d'une nation encore toute jeune, appelée à étendre sa réputation au monde entier.

De même, en 1985, les chemins de fer vicinaux ont fêté leurs cent ans d'existence. Leur reconversion en société d'exploitation d'autobus leur permet aujourd'hui d'être encore un maillon indispensable pour la réalisation de liaisons efficaces entre les noyaux urbains et les zones rurales, tandis que le "tram de la côte", aboutissement moderne d'un passé glorieux, établit une liaison fructueuse entre les gares ferroviaires de notre beau littoral.

Si nous ajoutons à cela le centenaire de l'Association du Congrès International du Chemin de Fer - dont les racines sont profondément ancrées dans notre terre - le lecteur comprendra à quel point 1985 aura été d'exception dans le domaine du transport public.

C'est sans doute l'occasion de donner dans la nostalgie, de jeter un regard attendri sur notre sillage, mais aussi, assurément, de nous attacher à ce que sera notre avenir.

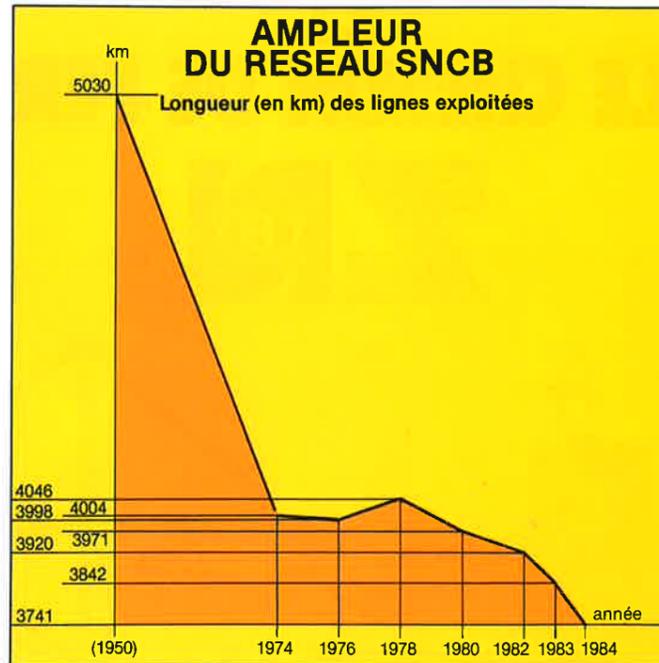
Marquons un temps d'arrêt, à cet égard, sur la manière dont le chemin de fer évolue, et sur la collaboration indispensable avec tous les milieux concernés, sociaux ou économiques.

Nous verrons, dans ce contexte, l'importance de nos ports maritimes pour l'économie et le bien-être de la collectivité belge. Leur industrialisation croissante n'enlève rien au fait qu'ils restent les lieux privilégiés où le transport maritime et le transport continental trouvent leur point de rencontre. Leur compétitivité et leur développement sont indiscutablement influencés par la qualité et par les niveaux de prix des transports continentaux. Les voies navigables, les autoroutes et le réseau ferroviaire doivent dans cet ordre d'idées être appropriés et complémentaires, chacun se trouvant utilisé dans le créneau qui lui correspond le mieux (le transport de masse dans le cas du chemin de fer).

C'est dans cet esprit que la SNCB s'adapte à la modernisation et à l'extension du port de Zeebrugge, comme elle le fait d'ailleurs aussi dans les autres zones portuaires du pays.

L'avenir est large ouvert à Zeebrugge. Le président de l'autorité portuaire considère 1985 comme une année exceptionnelle pour un port nouveau qui veut être le meilleur d'Europe. La SNCB se réjouit d'être, à la veille du vingt et unième siècle, au cœur de la politique portuaire, et de contribuer à la réalisation complète des orientations et des objectifs sous-jacents.

Le réseau ferroviaire et les moyens de production



Le port de Zeebrugge communique avec l'hinterland national et continental grâce à des moyens de transport de premier choix. Le réseau ferroviaire auquel il a accès compte parmi les plus denses du monde, même si la longueur totale a été, ces dix dernières années, réduite de quelque 7,5%. Cette diminution n'est en rien le signe d'un appauvrissement des moyens; au contraire, elle suit les tendances du marché et témoigne d'une volonté de rationalisation et d'optimisation de l'outil en vue d'un usage particulièrement efficient.

Le réseau belge s'étendait, au 31 décembre dernier, sur 3.741 kilomètres, dont 2.902 ouverts à tous les trafics et 834 réservés au seul transport de marchandises. Plus de 1.900 kilomètres de lignes (soit 51% du réseau complet) sont électrifiées. Et la mise sous tension se poursuit selon des plans pluriannuels périodiquement réactualisés.

L'exploitation du réseau et la mise en œuvre de services très va-

riés reposaient à la même date sur un parc de 305 locomotives

électriques, 858 locomotives diesel, dont 305 locomotives de manœuvre et 60 locotracteurs. La SNCB utilisait également 637 rames automotrices électriques et 2.328 voitures tractées pour assurer le transport de quelque 150 millions de voyageurs.

Le parc de wagons affecté à l'acheminement de 71 millions de tonnes de marchandises comptait 37.588 unités, en ce non compris les wagons pris en location et les wagons de particuliers. Ce parc se spécialise de plus en plus pour s'aligner sur les besoins de la clientèle. A l'heure actuelle, de nouveaux wagons tombereaux, des wagons fermés modernes et des wagons aménagés pour le transport de tôle en rouleaux sont en cours de livraison. La capacité moyenne des wagons témoigne de cet effort de modernisation; fin 1984, le tonnage moyen chargé s'élevait à 38,29 tonnes, alors qu'il n'était que de 32,68 tonnes dix ans plus tôt.

L'infrastructure évolue comme le port

tranche (5 voies) du faisceau d'arrière-quai à la darse intermédiaire nord; début des travaux d'infrastructure (première phase) du terminal de haute mer à la darse intermédiaire sud;

- en 1987: poursuite des travaux de pose de voies au terminal de haute mer. Achèvement programmé pour 1987.

• Travaux dont les dates d'exécution doivent être fixées selon l'évolution du trafic ou des mises en concession:

- raccordement ferroviaire de la rive orientale de la darse intermédiaire nord, deuxième tranche - zone au nord de BNFV;
- deuxième partie du faisceau d'arrière-quai de la darse intermédiaire nord;
- raccordement ferroviaire des entreprises intéressées dans la zone de transport.

• Travaux à long terme:
- déplacement de la gare voyageurs de Zeebrugge vers le quar-



La politique de la SNCB - nous l'avons déjà dit - vise à adapter l'infrastructure ferroviaire aux développements successifs des ports afin de pouvoir répondre aux besoins qui s'affirment dans ces pôles de croissance. L'aperçu que voici montrera comment ces visées se réalisent dans le cas particulier du port de Zeebrugge.

• Travaux en cours:
- pose de voies d'arrière-quai sur la rive occidentale de la darse intermédiaire nord. L'achèvement est tout proche.

• Travaux planifiés:
- en 1986: pose de la première

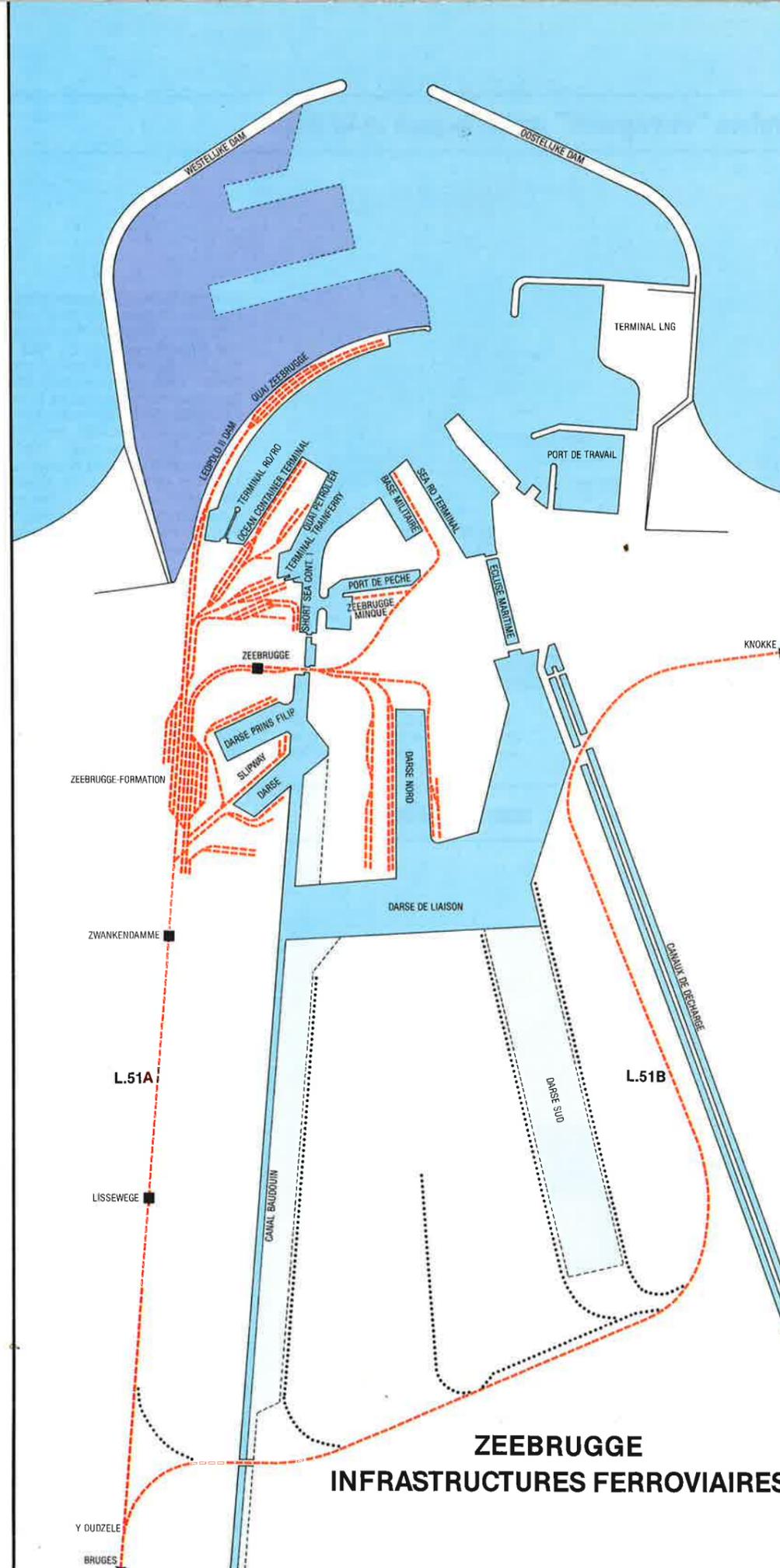


tier de la plage. Le déroulement de ce programme dépend de la réalisation du complexe routier et ferroviaire qui donnera accès au nouvel avant-port;

- poursuite de l'équipement de la darse intermédiaire sud, pose d'un faisceau de desserte central et de diverses voies au profit des entreprises portuaires ou de l'activité des implantations industrielles;

- équipement ferroviaire des darses du nouvel avant-port et, en particulier, établissement des voies jusqu'à cette zone;

- modernisation et extension de la gare de formation à l'avenue Baron de Maere.



ZEEBRUGGE INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES



Services "voyageurs" entre le port et le pays

La presque totalité des travaux énumérés jusqu'ici concernent bien entendu le transport de marchandises. C'est bien compréhensible lorsqu'on parle d'un port axé sur le fret.

Cela ne signifie pas pour autant que la SNCB néglige le domaine du transport de personnes entre Zeebrugge et l'hinterland. Début juin 1984, la SNCB a mis en œuvre son plan IC-IR de réorganisation du trafic voyageurs: nouvelle offre de transport, simple et rationnelle, qui conduit à une amélioration sensible de la régularité du trafic et à une collaboration étroite avec la SNCV dont les services d'autobus sont mis en correspondance stricte avec les services de trains.

La gare de Zeebrugge, bien située par rapport au port, bénéficie à présent de liaisons cadencées avec Bruges. De cette ville, des correspondances rapides sont offertes pour toutes les grandes agglomérations du pays et



pour les pôles ruraux voisins (en lignes vicinales). Bruges se trouve également sur des axes de tra-

fic international importants. Les relations ferroviaires rapides pour les voyageurs - parmi lesquelles

nous comptons les navettes quotidiennes des travailleurs du port - ont attiré à la gare de Zeebrugge une clientèle accrue. En 1982 - deux ans avant le remodelage de l'offre - Zeebrugge comptait 257 passages de voyageurs les jours ouvrables, 726 les samedis et 567 les dimanches. En 1984, ces chiffres ont été pulvérisés: 1.643 mouvements les jours ouvrables, 1.068 les samedis et 700 les dimanches. L'extension continue du port n'est certes pas étrangère à cette croissance: le volume de l'emploi y grandit sans cesse et ces travailleurs nouveaux sont des utilisateurs du train.

La décision de transférer la gare vers le quartier de la plage (en 1990) est positive: les clients du carferry pour l'Angleterre verront de ce fait leur transbordement facilité. Le projet prévoit une nouvelle gare en bout de digue, qui soit un centre de services publics absolument polyvalent.

Le trafic des marchandises

Le trafic ferroviaire de marchandises se développe à Zeebrugge sur quatre plans: le traitement des containers, les relations par ferry-boats avec la Grande-Bretagne, le trafic combiné rail-route et les transports pour les implantations industrielles.

Zeebrugge est par excellence un port de containerisation, tant pour le trafic de cabotage que pour les relations intercontinentales. Le port dispose de deux terminaux spécialisés exploités par la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats (S.B.A.), filiale de la SNCB. L'Ocean Container terminal (OCZ, opérationnel depuis 1971) traite les containers intercontinentaux, et le Short Sea Container terminal (S.C.T., ouvert en 1968) se charge des liaisons avec la Grande-Bretagne et les autres pays européens. La SNCB, en investissant résolument à Zeebrugge dans le domaine de la containerisation, a puissamment contribué à la spécialisation du port.

Le Short Sea Container terminal est réellement né sous l'impulsion du chemin de fer. En 1965, les chemins de fer britanniques décidèrent d'instaurer une relation régulière entre Harwich et le continent. La SNCB et la SBA furent sollicitées en vue de l'établissement d'un terminal approprié à Zeebrugge. Elles s'accordèrent avec le Ministère des Travaux Pu-



blics et la Direction du Port et purent, en 1967, entamer la construction d'un quai nouveau dans l'avant-port. Elles se chargèrent de la construction de deux grues portiques et de l'infrastructure ferroviaire. Le 18 mars 1968, un premier navire Sea Freightliner y fut déchargé, et le terminal fut inauguré officiellement le 28 juin de la même année.

Pour le S.C.T., le rail est évidemment un partenaire de premier ordre. Des 94.717 containers qui y ont transité l'année dernière, 83% y sont arrivés ou en sont partis en train. Cette part évolue proportionnellement au trafic du S.C.T. Les années 1980 et 1981 peuvent être considérées comme d'exception: la part du rail y a atteint 90%! La régularité de la relation Harwich-Zeebrugge, complétée par un service rapide dispensé par les sociétés ferroviaires concernées a séduit plusieurs grandes entreprises.

La chemin de fer joue également un rôle vital pour l'Ocean Container terminal Zeebrugge. De nombreux armements, pris individuellement, et des consortiums internationaux ont choisi Zeebrugge comme escale de leurs services intercontinentaux. Des containers originaires de toutes les parties du monde (ou en partance pour tous les continents) y sont traités. Des mouvements fiables de

containers, adaptés au rythme du port, ne sont possibles que grâce à la qualité du travail au terminal. Le rail, transporteur de masse par excellence, est sur ce point un collaborateur apprécié: cela se reflète dans les chiffres. La part du chemin de fer dans le travail de l'OCZ se situe autour de 60%. Et cela sur une moyenne de 67.000 boîtes annuelles (moyenne calculée pour les cinq dernières années). L'année 1985 s'annonce très bonne pour le port et pour le rail: le trafic de l'OCZ est en forte progression pour le premier semestre, et la part ferroviaire a atteint 74% au cours de ces six mois. Les containers acheminés (dans l'un et l'autre sens) par chemin de fer sont très diversifiés tant en ce qui concerne la nature des marchandises transportées que leurs origines et destinations. Ils sont pris en charge principalement par la filiale internationale des réseaux, Intercontainer, représentée en Belgique par Interferry. Le trafic intérieur de et vers l'OCZ est presque exclusivement axé sur le port d'Anvers.

Un tableau donnera une idée très précise de l'évolution de ce trafic.

	SCT		OCZ		Total SCT + OCZ
	Total	Part SNCB	Total	Part SNCB	
1980	81.161	91%	64.866	62%	146.027
1981	88.055	94%	69.156	63%	157.670
1982	67.420	82%	67.661	62%	135.081
1983	89.863	86%	71.284	54%	161.147
1984	94.717	83%	61.891	61%	156.608

Outre l'exploitation des deux terminaux pour containers, la S.B.A., avec les chemins de fer britanniques, gère aussi le trafic traditionnel de marchandises en wagons directs par ferry-boats de Zeebrugge à Harwich, artère vitale pour l'industrie insulaire. Entamé modestement avec un volume de 26.000 tonnes en 1924, le trafic par ferry-boats se développa au point d'enregistrer 158.000 tonnes en 1927 et continuer sa progression après une période de stagnation (et de restauration) après la guerre. En 1979, quelque 437.000 tonnes furent transportées. C'était alors un record, qui ne tint pas longtemps, puisqu'il fut battu en 1983 - record absolu: 670.000 tonnes - et encore en 1984 (537.000 tonnes). En regard d'autres moyens de transport terrestre, ces wagons directs offrent des avantages que l'on peut ainsi résumer:

- les wagons "montant" sur le navire, les frais de transbordement sont réduits au minimum;
- il est possible d'utiliser des emballages plus légers ou moins onéreux, voire de ne pas emballer du tout;
- les risques d'avarie ou de perte sont quasi inexistantes, les marchandises n'étant pas manipulées pendant le transport, sauf pour contrôle douanier, quelle que soit la durée du trajet ou la nature des marchandises;
- le transit est rapide, grâce à la

fréquence et à la rapidité des traversées.

L'Allemagne occidentale est le principal partenaire de l'Angleterre dans ce trafic. La Belgique suit à plusieurs longueurs, après quoi viennent les Pays-Bas et l'Autriche. Notre pays importe en majeure partie des pièces détachées d'automobiles tandis qu'il exporte en ordre principal des aciers et, dans une moindre mesure, des engrais et des produits chimiques.

La Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats s'est aussi mise à l'heure du transport routier. Elle peut proposer un service souple et efficace en roll on/roll off entre Zeebrugge et Harwich également. Un transport de porte à porte - sans rupture de chargement - peut donc être offert également aux entreprises qui ne disposent pas d'un raccordement ferroviaire.

Attachons-nous maintenant à décrire sommairement la fonction propre de la S.B.A. et à situer cette société par rapport aux réseaux ferroviaires. La S.B.A. exerce une fonction double: techni-

Les liens étroits entre la S.B.A. et la SNCB n'empêchent pas la clientèle de consulter cette société pour des problèmes spécifiques de transport. La S.B.A. apparaît donc comme un intermédiaire ferroviaire souvent identifié au chemin de fer.

Depuis 1980, le port de Zeebrugge dispose également d'un terminal de transport combiné rail-route. Cette technique de transport encore relativement jeune connaît un développement constant et ne peut être absente d'un port moderne. L'exploitation du terminal correspondant et la prospection de la clientèle belge sont entre les mains de la société anonyme T.R.W. (Transport Route Wagon) qui regroupe plus de 50 entreprises importantes de transport routier. Son terminal a connu un démarrage modeste en 1983: on n'y traita cette année-là que 2.359 véhicules routiers. L'année 1984 fut plus faible encore, mais le premier semestre de 1985 donne à penser que le cap des 2.200 unités aura été franchi en décembre. Le trafic de TRW est composé à 95% de mouvements vers la Grande-Bretagne (Douvres, Har-

dernière. La mise en activité de la ZBM - Zeebrugge Behandelingsmaatschappij - a ramené dans le port un trafic d'importation de charbon d'outre-mer; quelque 481.000 tonnes ont été transbordées au cours du premier semestre de 1985. La SNCB se préoccupe de prêter main forte dans la distribution de ces combustibles. Citons encore la verrerie installée dans la zone portuaire: ce producteur de miroiterie et de vitrage de haute qualité a confié au rail 109.000 tonnes de produits en 1984 (pour 84.000 les deux années précédentes).

Deux implantations de la darse intermédiaire nord sont totalement équipées pour la réception et l'expédition par train. Il s'agit d'une part du terminal multi-purpose de manutention d'aciers, d'engrais et de produits agricoles et d'autre part d'un terminal fruitier. Les premiers résultats enregistrés là sont encourageants: on peut espérer que le chemin de fer devienne à court terme un maillon à part entière dans la chaîne de transport de ces deux entreprises.

Ce tour d'horizon de l'activité ferroviaire à Zeebrugge illustre bien l'interaction qui existe entre le chemin de fer et le port.

La SNCB a la ferme volonté de mettre en œuvre tous les moyens, techniques ou tarifaires, pour exercer pleinement son rôle de partenaire du port; elle le fait notamment par sa participation dans la société anonyme Seabulk.

Des acheminements rapides, bien programmés et idéalement adaptés sont très significatifs pour un port. Le remodelage de l'organisation "wagons complets" s'inscrit dans cette ligne. Il a un double but: améliorer la qualité du service tout en comprimant le coût. Le port ne peut qu'en bénéficier!

wich, Felixtowe, Immingham-Hull); 5% seulement sont destinés à l'hinterland continental.

Restent les transports liés aux implantations industrielles dans la zone portuaire, qui suivent la même courbe d'évolution que le port. Si les milieux industriels réagissent positivement aux efforts d'investissement de Zeebrugge, le chemin de fer verra encore s'ouvrir de belles perspectives.

A l'heure actuelle, le trafic ferroviaire en wagons complets le plus important est lié à la construction des deux môles nouveaux, à laquelle le chemin de fer "apporte sa pierre", au propre et au figuré. Quelque 11,5 millions de tonnes de pierres brutes extraites dans les carrières nationales ont été acheminées en train. Le programme a commencé en février 1979 et s'achèvera à la fin de cette année. En 1983 et 1984, un demi million de tonnes de pierres arrivèrent par chemin de fer. Les trois trains quotidiens étaient reçus sur un faisceau temporaire doublé de cinq ramifications latérales.

Autre client important de la SNCB: la cokerie implantée au bord du canal Bruges-Zeebrugge. L'activité de cette cokerie a repris une courbe ascendante, dont on peut se faire une idée précise en examinant les chiffres: 147.000 tonnes en 1982; 161.000 tonnes en 1983 et 363.000 tonnes l'année



containers, adaptés au rythme du port, ne sont possibles que grâce à la qualité du travail au terminal. Le rail, transporteur de masse par excellence, est sur ce point un collaborateur apprécié: cela se reflète dans les chiffres. La part du chemin de fer dans le travail de l'OCZ se situe autour de 60%. Et cela sur une moyenne de 67.000 boîtes annuelles (moyenne calculée pour les cinq dernières années). L'année 1985 s'annonce très bonne pour le port et pour le rail: le trafic de l'OCZ est en forte progression pour le premier semestre, et la part ferroviaire a atteint 74% au cours de ces six mois. Les containers acheminés (dans l'un et l'autre sens) par chemin de fer sont très diversifiés tant en ce qui concerne la nature des marchandises transportées que leurs origines et destinations. Ils sont pris en charge principalement par la filiale internationale des réseaux, Intercontainer, représentée en Belgique par Interferry. Le trafic intérieur de et vers l'OCZ est presque exclusivement axé sur le port d'Anvers.

Un tableau donnera une idée très précise de l'évolution de ce trafic.

	SCT		OCZ		Total SCT + OCZ
	Total	Part SNCB	Total	Part SNCB	
1980	81.161	91%	64.866	62%	146.027
1981	88.055	94%	69.156	63%	157.670
1982	67.420	82%	67.661	62%	135.081
1983	89.863	86%	71.284	54%	161.147
1984	94.717	83%	61.891	61%	156.608

Outre l'exploitation des deux terminaux pour containers, la S.B.A., avec les chemins de fer britanniques, gère aussi le trafic traditionnel de marchandises en wagons directs par **ferry-boats** de Zeebrugge à Harwich, artère vitale pour l'industrie insulaire. Entamé modestement avec un volume de 26.000 tonnes en 1924, le trafic par ferry-boats se développa au point d'enregistrer 158.000 tonnes en 1927 et continua sa progression après une période de stagnation (et de restauration) après la guerre. En 1979, quelque 437.000 tonnes furent transportées. C'était alors un record, qui ne tint pas longtemps, puisqu'il fut battu en 1983 - record absolu: 670.000 tonnes - et encore en 1984 (537.000 tonnes). En regard d'autres moyens de transport terrestre, ces wagons directs offrent des avantages que l'on peut ainsi résumer:

- les wagons "montant" sur le navire, les frais de transbordement sont réduits au minimum;
- il est possible d'utiliser des emballages plus légers ou moins onéreux, voire de ne pas emballer du tout;
- les risques d'avarie ou de perte sont quasi inexistantes, les marchandises n'étant pas manipulées pendant le transport, sauf pour contrôle douanier, quelle que soit la durée du trajet ou la nature des marchandises;
- le transit est rapide, grâce à la

fréquence et à la rapidité des traversées.

L'Allemagne occidentale est le principal partenaire de l'Angleterre dans ce trafic. La Belgique suit à plusieurs longueurs, après quoi viennent les Pays-Bas et l'Autriche. Notre pays importe en majeure partie des pièces détachées d'automobiles tandis qu'il exporte en ordre principal des aciers et, dans une moindre mesure, des engrais et des produits chimiques.

La Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats s'est aussi mise à l'heure du transport routier. Elle peut proposer un service souple et efficace en roll on/roll off entre Zeebrugge et Harwich également. Un transport de porte à porte - sans rupture de chargement - peut donc être offert également aux entreprises qui ne disposent pas d'un raccordement ferroviaire.

Attachons-nous maintenant à décrire sommairement la fonction propre de la S.B.A. et à situer cette société par rapport aux réseaux ferroviaires. La S.B.A. exerce une fonction double: techni-

que et commerciale. Sur le plan technique, elle a en charge l'exploitation des installations de Zeebrugge, dont elle est propriétaire, ou qu'elle reçoit en location de la SNCB et de la Compagnie Maritime Belge; elle en assure la gestion quotidienne. Elle remplit à cet égard toutes les attributions qui échoient au manutentionnaire maritime, et qui comprennent l'accomplissement des formalités douanières, l'entreposage des marchandises, le magasinage, l'étiquetage... en d'autres mots toutes les tâches d'un exploitant de terminal dans quelque port que ce soit.

Sa fonction commerciale, elle l'exerce pour le compte des réseaux ferroviaires européens - ou en collaboration avec ceux-ci. Son réseau d'agences veille à ce que les ordres de transport soient exécutés dans les plus brefs délais et les meilleures conditions.

Pour des raisons historiques et géographiques, la Direction Générale de la S.B.A. se trouve à Bruxelles. Cela rend plus facile la prospection commune, le contrôle des agences à l'étranger, la résolution de problèmes locaux à échelle internationale, l'élaboration des tarifs et l'échange d'informations. Le personnel de la S.B.A. n'est en fait pas du personnel des chemins de fer, mais il travaille exactement comme le feraient des cheminots.

Les liens étroits entre la S.B.A. et la SNCB n'empêchent pas la clientèle de consulter cette société pour des problèmes spécifiques de transport. La S.B.A. apparaît donc comme un intermédiaire ferroviaire souvent identifié au chemin de fer.

Depuis 1980, le port de Zeebrugge dispose également d'un terminal de **transport combiné rail-route**. Cette technique de transport encore relativement jeune connaît un développement constant et ne peut être absente d'un port moderne. L'exploitation du terminal correspondant et la prospection de la clientèle belge sont entre les mains de la société anonyme T.R.W. (Transport Route Wagon) qui regroupe plus de 50 entreprises importantes de transport routier. Son terminal a connu un démarrage modeste en 1983: on n'y traita cette année-là que 2.359 véhicules routiers. L'année 1984 fut plus faible encore, mais le premier semestre de 1985 donne à penser que le cap des 2.200 unités aura été franchi en décembre. Le trafic de TRW est composé à 95% de mouvements vers la Grande-Bretagne (Douvres, Har-

dernière. La mise en activité de la ZBM - Zeebrugse Behandelingsmaatschappij - a ramené dans le port un trafic d'importation de charbon d'outre-mer; quelque 481.000 tonnes ont été transbordées au cours du premier semestre de 1985. La SNCB se préoccupe de prêter main forte dans la distribution de ces combustibles. Citons encore la verrerie installée dans la zone portuaire: ce producteur de miroiterie et de vitrage de haute qualité a confié au rail 109.000 tonnes de produits en 1984 (pour 84.000 les deux années précédentes).

Deux implantations de la darse intermédiaire nord sont totalement équipées pour la réception et l'expédition par train. Il s'agit d'une part du terminal multi-purpose de manutention d'aciers, d'engrais et de produits agricoles et d'autre part d'un terminal fruitier. Les premiers résultats enregistrés là sont encourageants: on peut espérer que le chemin de fer devienne à court terme un maillon à part entière dans la chaîne de transport de ces deux entreprises.

Ce tour d'horizon de l'activité ferroviaire à Zeebrugge illustre bien l'interaction qui existe entre le chemin de fer et le port.

La SNCB a la ferme volonté de mettre en œuvre tous les moyens, techniques ou tarifaires, pour exercer pleinement son rôle de partenaire du port; elle le fait notamment par sa participation dans la société anonyme Seabulk.

Des acheminements rapides, bien programmés et idéalement adaptés sont très significatifs pour un port. Le remodelage de l'organisation "wagons complets" s'inscrit dans cette ligne. Il a un double but: améliorer la qualité du service tout en en comprimant le coût. Le port ne peut qu'en bénéficier!

wich, Felixtowe, Immingham-Hull); 5% seulement sont destinés à l'hinterland continental.

Restent les **transports liés aux implantations industrielles** dans la zone portuaire, qui suivent la même courbe d'évolution que le port. Si les milieux industriels réagissent positivement aux efforts d'investissement de Zeebrugge, le chemin de fer verra encore s'ouvrir de belles perspectives.

A l'heure actuelle, le trafic ferroviaire en wagons complets le plus important est lié à la construction des deux môles nouveaux, à laquelle le chemin de fer "apporte sa pierre", au propre et au figuré. Quelque 11,5 millions de tonnes de pierres brutes extraites dans les carrières nationales ont été acheminées en train. Le programme a commencé en février 1979 et s'achèvera à la fin de cette année. En 1983 et 1984, un demi million de tonnes de pierres arrivèrent par chemin de fer. Les trois trains quotidiens étaient reçus sur un faisceau temporaire doublé de cinq ramifications latérales.

Autre client important de la SNCB: la cokerie implantée au bord du canal Bruges-Zeebrugge. L'activité de cette cokerie a repris une courbe ascendante, dont on peut se faire une idée précise en examinant les chiffres: 147.000 tonnes en 1982; 161.000 tonnes en 1983 et 363.000 tonnes l'année

