





L'importation maritime de minerais est un remède à la carence de notre sol en matières premières. Des navires chargés de minerais de toute nature accostent dans les deux ports belges spécialisés : Anvers et Gand. En 1974, par exemple, 13.534.000 tonnes de telles marchandises ont quitté les quais par le train en direction des entreprises sidérurgiques.

Cet ensemble est réparti entre quelques grands consommateurs pour l'approvisionnement desquels la SNCB a établi des services cadencés.

De navire à wagon, le temps d'une brève course dans le grappin d'une grue portique, les minerais franchissent en quelque sorte nos frontières, ceci pour le cas le plus rapide. Souvent, on les stocke provisoirement à quai avant de former des trains complets. Cela dépend de la possibilité qu'ont les entreprises d'alimenter ou non leurs réserves. Cela tient également à des impératifs techniques.

La sidérurgie possède son parc de wagons privés, auquel la SNCB peut ajouter, en cas de besoin, son propre matériel. Les disponibilités en wagons ne sont donc pas le problème le plus épineux.

Les navires, en général, reprennent la mer dès la fin du déchargement. Ils ne peuvent at-

tendre longtemps à quai. Les manutentionnaires — Stocatra et la Société Générale des Minerais à Anvers, CBM à Gand, par exemple — opèrent donc dans des délais très brefs : 2 jours, 3 ou 4 pour les très gros navires. Les entreprises sont-elles aptes à absorber quelques dizaines de milliers de tonnes en si peu de temps ? Leurs installations fixes permettent-elles l'arrivée d'un nombre considérable de wagons ? Elles ne le peuvent pas. La mise en attente au port, pour quelques jours, est donc indispensable.

Calculons un peu. Pour livrer ces 13.534.000 tonnes dont nous parlions, il aura fallu former, chaque jour ouvrable, une moyenne de 50 à 55 trains complets, soit, selon le type de wagons utilisés, 1000 à 1500 véhicules, ou encore, si l'on veut, une rame de 15 kilomètres. Rapellons-le : il s'agit là de minerais uniquement.

Si l'on y ajoute d'autres types d'approvisionnements, par exemple l'arrivage de carburants, nous obtenons un trafic d'entrée très dense déjà, et qui peut arriver assez vite à saturation.

Les sociétés de manutention remplissent donc pour les importateurs deux missions essentielles : transbordement et mise en attente. Ce processus assure une certaine souplesse aux approvisionnements à l'usine. Il permet de se jouer des retards des navires sans que la production en souffre, d'éviter l'étouffement des équipements fixes, conçus pour un trafic régulier et de limiter la surcharge de transport à des moments de pointe.

# LES MINERAIS AU PORT

