

Bruxelles **Port de mer**

Bruxelles est, on l'oublie souvent, une ville portuaire. C'est même un port maritime, accessible aux navires de mer. Sur les rives du canal, le chemin de fer étend ses voies. Cette combinaison de l'eau et du rail permet de diminuer la pression routière sur la capitale. Et dans un monde où la problématique de l'environnement prend chaque jour de l'importance, son avenir pourrait notamment être lié à une activité de plus en plus incontournable: le tri-recyclage.

Le port de Bruxelles n'a, bien entendu, pas la capacité de celui d'Anvers ou de Zeebrugge. Mais sa partie nord est accessible aux navires jusqu'à 4.500 tonnes. Ils remontent l'Escaut jusqu'à l'écluse de Hingene et poursuivent leur route sur le canal pour arriver, quatre heures plus tard, au cœur de la capitale. Et la construction actuelle d'une nouvelle écluse à Hingene permettra d'encore accroître le tonnage des navires de mer. Mais ceux-ci, arrivés dans Bruxelles, ne peuvent dépasser la hauteur de l'incinérateur. Les ponts fixes, symboles de l'envahissement de la ville par la route, barrent irrémédiablement le passage.

Un poumon de la ville

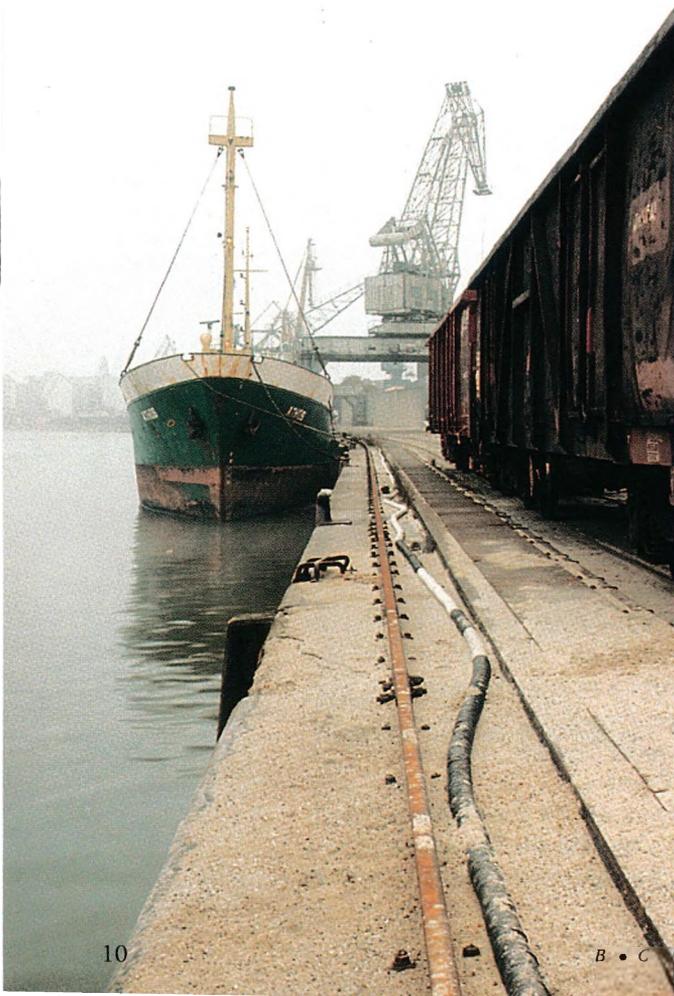
Pourrait-on imaginer la saturation de la circulation à Bruxelles si, chaque année, les 5 millions de tonnes de marchandises n'étaient plus déchargées sur les rives du canal et n'arrivaient pas ainsi au cœur de la capitale de l'Europe ? La vocation essentielle du port de Bruxelles est d'alimenter la capitale en matériaux de construction et en produits pétroliers. Mais il est loin de se limiter à ces deux activités. Accessible 365 jours par an, ce petit

port est extraordinairement dynamique. Et les nombreux bateaux "chartésés" qui y transbordent leurs marchandises permettent de fournir aux entreprises un service très personnalisé.

Dans la foulée d'un trafic ferroviaire passé de 140.000 à 187.000 tonnes en deux ans, l'agence de Bruxelles de B-Cargo accentue encore son approche dynamique et examine la possibilité de créer un centre multifonctionnel conventionnel à la gare de Schaerbeek, à quelques pas de l'avant-port de Bruxelles. Dans le futur, on pourrait également y amener le terminal conteneur. Deux fameux atouts pour le port maritime de Bruxelles.

Une palette de moyens de transports

La firme "Smet" installée à une encablure des sites potentiels des projets de B-Cargo, est "sur le port" depuis 1927. Smet est à la fois le plus vieux client du port en matière de manutention et l'entreprise qui paie le plus gros loyer à la "Nouvelle Société du Port". Quelque 750.000 tonnes de marchandises passent chaque année entre les mains de ce prestataire de services. Pour René Smet, l'administrateur-délégué de l'entreprise, "il est très important pour nous de pouvoir présenter une large gamme de produits à nos clients. En fait, nous faisons tout, sauf l'aérien. Nous effectuons le transbordement, la manutention et le stockage. Pour ce faire, nous disposons de 2,5 hectares de terrain dont un bon tiers est couvert. Ce qui nous permet d'effectuer des livraisons à la demande. Nous travaillons essentiellement pour l'industrie lour-





Tri-recyclage au bord de l'eau. Avec B-Cargo.

de, la sidérurgie. Mais nous sommes actifs dans de multiples domaines, de l'industrie forestière au sel en passant par les fontes, la pâte à papier, les tubes, les tôles ou le granit".

"Dans notre métier, poursuit René Smet, toutes les connexions sont importantes. Un de nos atouts, c'est d'avoir un raccordement privé de trois voies ferrées. Actuellement, le transport ferroviaire monte. Une des entreprises pour laquelle nous transportons des fontes vient d'abandonner la route pour des trains Interdelta. Pour le moment, avec la SNCB, ça baigne. Nos rapports avec le chemin de fer sont plus structurés et plus intensifs qu'avant. Car depuis un certain temps, les interlocuteurs sont les mêmes. Nous nous connaissons, il ne faut pas refaire le topo à chaque transport".

Pour René Smet, ce rapprochement est plus que conjoncturel. "De plus en plus, nos clients nous demandent de trouver une alternative à la route. Mais celle-ci garde évidemment des atouts. Elle permet plus facilement de transporter des petits lots ou d'effectuer des livraisons porte à porte. Mais les problèmes de saturation du réseau routier et la sensibilisation de l'opinion publique à l'écologie vont augmenter

les pressions sur la route. Et les prix finiront par s'en ressentir".

Erik Timmermans, prospecteur de B-Cargo à Bruxelles, approuve. A la fin de cette année 1992, le tonnage transporté par B-Cargo pour le compte de Smet aura sans doute doublé. Il s'agit essentiellement de tubes en acier et de fontes en gueuses. De plus, les demandes de prix sont en augmentation. Reste à transformer ces potentialités en marchés réels.

Et pour une canette de Coca de plus...

En remontant le canal vers le nord, le décor change. Chez "Georges & Cie", on pourrait tourner "Max et les ferrailleurs". Partout, des piles de ferrailles, des grues et de gigantesques machines: des cisailles qui découpent les ferrailles à longueur, des presses qui les agglomèrent en ballots. Georges & Cie, c'est le revers de la médaille de la société industrielle. Et un des chaînons indispensables d'une nouvelle philosophie industrielle imposée par les idées environnementalistes, celle du recyclage.

Selon les archives de la société, le chantier bruxellois de Georges traitait déjà la ferraille avant la seconde guerre mondiale. En 1960, Jules

Georges l'a racheté et incorporé dans son groupe. Jules Georges, un nom également connu dans le milieu du football puisqu'il était l'ancien président du Football Club Liégeois.

Les ferrailles sont amenées sur le site par camion. Principaux fournisseurs de Georges: des ateliers, des collecteurs et surtout des entreprises de démolition de la région bruxelloise. "Pour le moment, on assainit beaucoup de sites dans la région de Bruxelles" précise Roger Pirard. Les ferrailles sont ensuite triées, cisailées, pressées ou découpées au chalumeau. Puis elles prennent la direction des hauts fourneaux grâce à B-Cargo.

"90 % de nos produits partent sur des wagons, continue Roger Pirard, et cela malgré le fait que nous nous trouvions sur une voie d'eau tout comme nos principaux clients d'ailleurs. Mais ce sont eux qui choisissent. Et leur préférence va au chemin de fer car on peut directement pénétrer au sein des entreprises avec le rail. Cela évite le coût d'un transbordement et permet de gagner du temps".

Georges & Cie travaille naturellement pour l'industrie sidérurgique. Et le siège de Bruxelles est axé principalement sur les Forges de Clabecq. C'est dire si, en cette fin d'année 1992, tous les regards de l'entreprise étaient dirigés vers cette entreprise du Brabant wallon. Mais au-delà du problème des Forges, pour Roger Pirard, le directeur technique de la société Georges, "la conjoncture est très, très déplorable. Je n'ai jamais connu une aussi mauvaise situation depuis 20 ans". L'activité stagne donc cette année. ▶

Bruxelles Port de mer



Mais si la situation actuelle n'est pas rose, Roger Pirard est confiant en l'avenir. Rêveur, il manipule entre ses doigts une canette de Coca-Cola. "On ne peut pas continuer à mettre ce minerai en décharge. Pour autant que les pouvoirs locaux s'y associent, l'avenir est au tri-recyclage. Cette option est défendue tant par la ville que par la région. C'est devenu une activité indispensable. Il y a d'ailleurs un projet d'installer ici un centre de triage de déchets ménagers industriels. L'avenir du chemin de fer dans l'avant-port est donc assuré".

Un Liégeois d'Anvers surpris par Bruxelles

Au siège de Meijers et Gerth, le manager Jacques Swennen connaît bien la problématique rail-eau. "J'ai travaillé pendant 39 ans à Anvers,

et honnêtement, je ne connaissais pas les énormes potentialités du port de Bruxelles. N'oublions pas qu'il est le deuxième port de Belgique si l'on prend comme critères la TVA et les accises. C'est un poumon indispensable à la ville. Prenons un exemple: actuellement, il y a une activité immobilière très importante à Bruxelles. On doit y amener énormément de matériaux de construction. Un bateau de 3.000 tonnes peut arriver au coeur de la ville et décharger chez nous. Si cette infrastructure n'existait pas, il faudrait remplacer ce navire par 120 camions de 25 tonnes chacun...".

"Et pour arriver au coeur de la capitale de l'Europe, cela prend seulement 6 heures de plus que de s'arrêter à Anvers. Mais il y aurait des transbordements et des transports supplémentaires à mettre en

oeuvre. Et puis, conclut ce Liégeois d'origine mais Anversois d'adoption, au port de Bruxelles, il y a une mentalité de village: on travaille beaucoup plus facilement qu'ailleurs".

Dans cette entreprise aux activités proches de celles de Smet, on ressent aussi les effets de la conjoncture économique défavorable. "Actuellement, c'est le brouillard complet. Mais on sent des frémissements. Nous recevons énormément de demandes de prix de transport par chemin de fer pour des entreprises de l'Est. Il y a là des perspectives de développement pour l'avant-port de Bruxelles. Il est moins cher que le port d'Anvers. En combinaison avec le rail, qui amènerait ou qui emporterait des marchandises, le port de Bruxelles pourrait être amené à fonctionner bien plus largement que comme la porte d'entrée ou de sortie de la capitale de l'Europe".

"Pour le moment, le secteur du transport routier connaît une très grave crise car nombre de transporteurs routiers sont contraints de rouler à perte. Personnellement, j'aime beaucoup travailler avec les allèges et le rail. Ne serait-ce que pour des problèmes de dédouanement. Je peux effectuer l'opération d'un seul coup, et non camion par camion. De plus, avec ces moyens de transport, on peut réellement mettre sur pied des plannings de travail. On sait précisément quand ils arrivent et aucun embouteillage ne perturbe leur horaire. Et il faut bien se dire que la problématique de l'environnement sera de plus en plus au coeur du débat sur le transport. Là, le rail et l'eau présentent des avantages indéniables". ■