

Paré pour l'avenir

A la fin du mois d'avril, le Flanders Container Terminal (FCT), situé dans l'avant-port de Zeebrugge, a accueilli son tout premier navire. Avec une capacité annuelle de 1,2 millions TEU (Twenty Foot Equivalent Units), ce terminal flambant neuf devrait susciter d'énormes retombées, pour le port comme pour le rail.

C'est en 1987 que Seaport Terminals - la filiale la plus importante du groupe Katoen Natie de Fernand Huts - a acquis une concession en vue de construire un gigantesque terminal à conteneurs devant les écluses, à Zeebrugge. Un projet gigantesque: une surface de 100 hectares devait être gagnée sur la mer et il fallait construire un quai long de 1.300 mètres. Rapidement, Flanders Container Terminal, devenue une entreprise autonome présidée par Fernand Huts, a embauché 50 dockers, 10 techniciens et 20 employés. "Nous pensons que le nombre d'emplois doublera dans deux ans, et qu'il sera encore multiplié par deux dans quatre ans", précise Joris Thys, manager de FCT. Joris Thys, natif du Westhoek, a longtemps travaillé dans le port d'Anvers. Il y a d'ailleurs acquis une solide expérience dans le lancement de nouveaux terminaux.

Post-panamax

Avant toute chose, nous avons demandé à Joris Thys ce qui justifiait cet investissement imposant (près de 6 milliards de francs, une fois le terminal en vitesse de croisière). En réponse, le responsable de FCT souligne l'incroyable vitesse de

croissance du trafic de conteneurs. "L'année dernière, Anvers et Zeebrugge ont connu une augmentation de 10 %, explique-t-il. D'ici à l'An 2000, les analyses prévoient une hausse de 5 %. En fait, le transbordement de conteneurs est, dans le monde entier, le segment de marché qui connaît la croissance la plus rapide dans la plupart des ports. Et à ce rythme, les terminaux des ports maritimes belges risquent de devenir insuffisants." Le choix de FCT s'est porté sur Zeebrugge à cause de l'augmentation permanente de la taille des navires. On parle déjà des porte-conteneurs de la quatrième et de la cinquième générations. Il s'agit de bateaux post-panamax - d'un gabarit trop grand pour le canal de Panama - qui transportent aujourd'hui jusqu'à 4.000 TEU. On prévoit même - et à court terme - la construction de navires de 6.000 TEU. "Ces bateaux ne peuvent plus pénétrer dans certains ports, fait remarquer Joris Thys. Mais à Zeebrugge, grâce à une profondeur de 15,4 m, ils parviennent à rejoindre notre quai sans difficulté. Lors de la construction de notre terminal, nous avons donc tenu compte des prochaines générations de navires."



Joris Thys (FCT): "Nous préférons des trains qui circulent directement de terminal à terminal."

Flanders Container Terminal

Comme le souligne Joris Thys, la vitesse d'opération est cruciale. "Garder l'un de ces bateaux à quai coûte facilement plus d'un million de francs par jour. Les grands armements choisissent donc de plus en plus des installations portuaires efficaces, où les navires peuvent être chargés et déchargés dans les délais les plus brefs. Ensuite, les conteneurs sont expédiés vers leur destination finale. En fait, ce système est comparable aux hubs du transport aérien. Les vols intercontinentaux atterrissent, par exemple, à Zaventem et des correspondances permettent de gagner rapidement d'autres villes."

Avec une navette

Cette méthode est exigeante. Elle constraint les terminaux à opérer de manière souple, rapide et très productive pour maintenir les prix au niveau le plus bas possible. Des portiques post-panamax, sophistiqués mais robustes, sont donc indispensables. Il y en a d'ailleurs six sur le quai du FCT. Ensuite, des straddle carriers chargent les conteneurs et les stockent dans le terminal. La vitesse des manutentions (chargement, déchargement) est essentielle. Aucune autre activité ne peut donc retarder les opérations de manutention sur le quai. "C'est la raison pour laquelle il n'y a pas de voie ferrée sur l'avant-quai, précise Jean-Marie De Block, chef de la gare de formation de

Zeebrugge. En outre, dans certains cas, la destination des conteneurs n'est pas encore connue au moment du déchargement. Les trains attendent donc sur trois voies, du côté terrestre du terminal. Là, ils peuvent être chargés et déchargés sur une longueur d'un kilomètre. Actuellement, ce sont deux grues Rail Mounted Gantry, d'une portée de 30 mètres, qui se chargent de ces opérations."

En définitive, le coût total d'une chaîne de transport est aussi déterminé par les frais d'acheminement à l'intérieur des terres. Ne serait-ce pas le point faible de Zeebrugge ? Joris Thys n'est pas d'accord: "En collaboration avec des partenaires comme la SNCB et B-Cargo, nous avons développé un concept qui garantit un transport rapide, à l'arrivée et au départ. C'est pourquoi nous accordons beaucoup d'importance au réseau de navettes entre Anvers et Zeebrugge." Wilfried Moons, chef de la division Planning

Marchandises, tient à préciser qu'il ne faut pas comparer ces navettes aux trains-blocs. "Un train-bloc ne circule pas toujours avec la même composition à l'aller et au retour. Un shuttle, en revanche, effectue des allers et retours continuels, sans modification, entre les mêmes terminaux ou les mêmes gares. Nous pouvons alors limiter les opérations de triage et garantir un horaire fixe. Une telle navette exerce un réel attrait sur la clientèle, et concourt à réduire les préjugés de clients qui ne sont encore que potentiels".

Actuellement, une navette circule déjà entre Zeebrugge et la rive droite d'Anvers (en l'occurrence, entre les terminaux de Berendrecht et d'Interferry). Joris Thys ajoute qu'il serait



intéressant d'organiser un shuttle vers la rive gauche. "Nous préférons cependant des trains qui circulent directement entre les terminaux. Les contrôles peuvent alors se dérouler chez nous, dès le départ. Ce qui représente effectivement une belle économie de temps, confirme Wilfried Moons. C'est important pour les exploitants des terminaux comme pour les opérateurs de trains. Bien entendu, cette manière d'opérer requiert une ponctualité sans faille de part et d'autre." Cette nouvelle organisation doit aussi permettre d'absorber en souplesse l'augmentation spectaculaire du trafic ferroviaire au départ et en direction de Zeebrugge. Joris Thys estime qu'environ 35 à 40 % des 1,2 millions de TEU qui passeront par le terminal seront apportées et expédiées par des bateaux feeder. Ces caboteurs transporteront surtout les marchandises vers Rotterdam, Duisburg et le Haut-Rhin. Et de préciser: "Même si les services feeder avec la Grande-Bretagne sont fortement représentés à Zeebrugge, les navires de haute mer gardent une préférence pour les ports anglais".

Environ le même volume de marchandises voyagera par le rail. Autrement dit, le train amènera et emportera plus de mille boîtes par jour. "Peut-être aurons-nous besoin de voies supplémentaires dans le terminal. Nous avons d'ailleurs prévu la place nécessaire", souligne Joris Thys.



L'un des imposants portiques post-panamax qui assurent un chargement et un déchargement particulièrement rapide des gigantesques bateaux porte-conteneurs.

Une extension spectaculaire

En attendant, plusieurs projets impressionnantes d'extension de l'avant-port occidental de Zeebrugge sont en plein développement. Hessenatie, une filiale de la CMB, a notamment l'intention de construire un terminal de l'autre côté du FCT, avec une jetée de 750 mètres. Dans son prolongement, Hessenatie détient une option pour une autre jetée de 750 mètres. Encore plus au nord, le Wielingendok est en cours de réalisation. Ici aussi, Hessenatie s'est montré intéressé par la réalisation d'une extension du terminal à conteneurs. De cette manière, la capacité de stockage dans les environs de ce dock réservé aux conteneurs pourrait être étendue à plus de 2,2 unités de trafic multimodal par an. Plus loin, il reste encore de la place pour un terminal roll-off / roll-on ultra-performant. C'est Sea-Ro qui exploitera cette installation, sans doute opérationnelle avant la fin de l'année. A côté de tout ce dispositif, il existe aussi plusieurs projets pour optimiser l'espace de l'Ocean Container Terminal (OCZ), toujours dans la partie occidentale de l'avant-port.

De son côté, la SNCB offre déjà une réponse appropriée à toutes ces initiatives. Le tunnel sous la route côtière, équipé de trois voies ferrées, est en pleins travaux. L'une d'entre elles sera probablement réservée à la nouvelle gare de voyageurs,

prévue à l'extrémité de la digue (la gare actuelle, derrière la route du littoral, manque d'attrait). Dans l'avant-port même, le faisceau destiné au FCT est déjà prêt. Quant au nouveau faisceau pour l'avant-port occidental, les travaux ont commencé.

"Nous aimerais en outre que l'on construise une troisième et quatrième voies entre Bruges et Gand et que l'on augmente la capacité entre Bruges et Zeebrugge", souligne encore Joris Thys. Nous avons transmis son souhait à Wilfried Moons. "Nous avons déjà pris en compte ces améliorations, répond-il. La SNCB soutient l'extension du port de Zeebrugge et se tient prête à répondre aux besoins de manière adéquate."

Entre les exploitants de terminaux et la SNCB/B-Cargo règne visiblement une atmosphère de confiance et de dynamisme. Ce qui se traduit aussi par l'informatisation du transport ferroviaire. Chez

FCT, tout est déjà prêt pour pouvoir se connecter à RailEdi, une innovation qui remplace la lettre de voiture sur papier par une version électronique.

Aujourd'hui déjà, il est possible d'utiliser RailEasy, ce système grâce auquel les entreprises peuvent localiser les wagons via le courrier électronique. "Nous nous efforçons de mettre en place un réseau informatique on line et real time, explique Joris Thys. De cette façon, nous pouvons donner toutes les instructions nécessaires au moment même de l'expédition. Toujours pour rendre la gestion du terminal la plus efficace et la plus productive possible. La concurrence est particulièrement âpre, mais les atouts de l'avant-port et la modicité des frais d'accostage jouent en notre faveur".

Ce n'est pas un hasard si le premier bateau à s'être arrimé au quai du Flanders Container Terminal, le Cast Elk, appartient au client le plus important de FCT, l'armateur Cast. Jusqu'à présent, Cast exploitait son propre terminal dans l'arrière-port. Aujourd'hui, cette entreprise a choisi l'accès rapide, sans écluse, de l'avant-port. A lui seul, Cast assure 120.000 mouvements de bateaux par an. FCT a conclu aussi un contrat avec Ferry-Boat SA qui a décidé, à partir de la mi-juin 1995, de confier au FCT ses conteneurs destinés à l'armateur danois Maersk en collaboration avec P&O. Au moment où cette édition sera publiée, un autre grand armateur aura probablement signé un accord.

