

L'essence prend le train

Shell

La Shell Luxembourgeoise, leader du marché au Grand-Duché du Luxembourg, transporte la moitié de ses carburants par chemin de fer. Pour quelles raisons? Parce que le rail est efficace, sûr et préserve l'environnement.

L'industrie du pétrole est un secteur en pleine mutation. Parmi les produits pétroliers légers, l'essence plombée est pratiquement remplacée par l'essence sans plomb. Le butane et le propane deviennent aussi de plus en plus populaires : le transport de ces gaz est en forte augmentation.

"Chaque année, nous transportons 160.000 tonnes de butane et de propane, essentiellement d'Anvers vers l'Allemagne. Mais en matière de produits, la plus grande nouveauté, c'est l'apparition des diesels pauvres en soufre. Ils devraient envahir le marché cette année encore", explique Hans Cieters, responsable commercial du transport des produits pétroliers du département Marchandises de la SNCB.

En 1995, la SNCB a pris en charge 1,718 million de tonnes de produits pétroliers légers (essence, gas-oil, diesel et kérosène).

Principales destinations : le Grand-Duché du Luxembourg (590.000 tonnes) et la Suisse (865.000 tonnes). "Nous détenons une part de marché de presque 50 % dans le transport des carburants vers le Luxembourg. L'autre moitié est acheminée en camion ou en bateau", souligne Hans Cieters.

Le marché des produits pétroliers lourds, en revanche, est en voie de disparition, à cause des normes environnementales toujours plus strictes qui s'attaquent surtout à la

teneur en soufre. Actuellement, le trafic intérieur de mazout représente environ 65.000 tonnes. Mais à l'avenir, ce tonnage est appelé à diminuer encore", continue Hans Cieters.

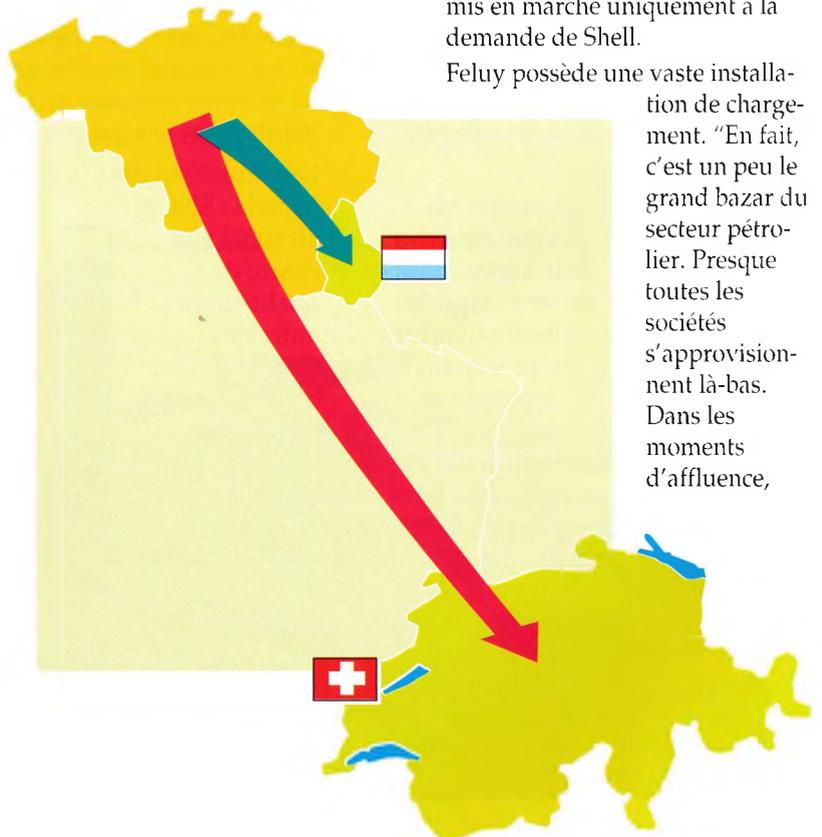
Navettes

La Shell Luxembourgeoise SA, établie au Grand-Duché du Luxembourg, est l'une des entreprises pétrolières qui attachent beaucoup d'importance aux qualités du rail. Le dépôt de stockage de Bertrange dessert exclusivement le marché luxembourgeois. Son activité principale : l'approvisionnement de points de vente de Shell. Mais le dépôt se charge également de la distribution de fuel domestique. Les activités sont très saisonnières. Pendant l'hiver, on transporte et distribue surtout du fuel domesti-

que. "L'hiver dernier, long et rigoureux, a provoqué des pointes brutales dans le transport de mazout de chauffage. Pendant le premier semestre de 1996, le volume a doublé par rapport à 1995", affirme Jan Mestdagh, le responsable du transport de Shell. En été, c'est la demande d'essence qui augmente fortement. Luxembourg est en effet un pays de transit pour les vacanciers qui en profitent pour y faire le plein.

Plus de la moitié des produits pétroliers (essence avec et sans plomb, diesel routier et de chauffage) sont transportés en train jusqu'à Bertrange. Tous les deux jours, un train-bloc de 20 wagons et un train de 7 wagons partent de Feluy pour rejoindre Bertrange. De plus, à partir de cet hiver 1996, chaque jour 3 trains chargés de combustibles y prendront origine tandis que 2 autres vides y auront destination. Ces envois ne sont pas mis en marche uniquement à la demande de Shell.

Feluy possède une vaste installation de chargement. "En fait, c'est un peu le grand bazar du secteur pétrolier. Presque toutes les sociétés s'approvisionnent là-bas. Dans les moments d'affluence,





Jan Mestdagh (Shell Luxembourgeoise) : "Le souci mutuel de sécurité et de protection de l'environnement fait de la SNCB un partenaire idéal."

600 camions et 80 wagons sont chargés chaque jour. L'hiver dernier, la capacité de pointe a atteint 17 millions de litres par jour. D'Anvers à Feluy, le pétrole est transporté par pipe-line."

De Bertrange, la Shell Luxembourgeoise indique quel produit doit être chargé, en quelle quantité et quand. La plupart du temps, les trains arrivent au dépôt à 6 h du matin. Les wagons sont immédiatement déchargés pour qu'ils puissent tous retourner à vide le soir à Feluy. Là, le lendemain matin, ils sont à nouveau remplis et ils repartent dans l'après-midi pour Bertrange.

Jan Mestdagh : "Cette rotation rend le train attractif. Grâce au rail, de très gros volumes peuvent être transportés en une fois. Dans les domaines de la sécurité et de la protection de l'environnement, le chemin de fer se montre également très performant. Un train de 20 wagons-citernes transporte 1.150 tonnes. Les poids lourds interviennent uniquement pour l'approvisionnement direct de certaines stations d'essence et pour absorber les pointes, comme celle que nous avons connue l'hiver dernier."

Sécurité et environnement: une grande rigueur

Shell accorde la plus grande importance à la sécurité et à la protection de l'environnement. Dès que les wagons arrivent dans les installations de Bertrange, ils

sont raccordés aux installations et vidés par de puissantes pompes. "Si, pour l'une ou l'autre raison, le système de purge des wagons ne fonctionne pas, nous pouvons alors faire le vide dans les wagons grâce à la grande capacité de nos pompes. Nous disposons en outre d'une double sécurité pour prévenir les implosions. Nous pouvons nous targuer de disposer d'un système de sécurité à dépression pour les wagons pendant le déchargement", affirme Jan Mestdagh.

Dès que le produit a quitté le wagon, il est acheminé vers les citernes via un réseau de canalisations. Pendant ce transfert aussi, des mesures particulières de sécurité sont prises. Bien que l'on sache avec précision quel wagon contient quel type de produit, il y a encore des contrôles supplémentaires. Juste avant le déchargement, la température et la densité sont mesurées pour avoir la certitude qu'il s'agit du bon produit. En matière d'environnement, le gouvernement luxembourgeois impose aux compagnies pétrolières des normes très élevées. La législation environnementale y est d'ailleurs plus sévère que les réglementations européennes. Pour la récupération des vapeurs lors du déchargement de l'essence, le Grand-Duché applique les mêmes normes que la Suisse: 150 milligrammes par mètre cube, alors que la norme européenne tolère 35 grammes par mètre cube. Il est évident qu'il faut diminuer fortement les vapeurs d'hydrocarbures qui atteignent actuellement 200.000 tonnes par an. C'est pourquoi, le transbordement d'essence doit être effectué en circuit fermé pour que les vapeurs puissent être récupérées. "Selon l'autorité luxembourgeoise, les dépôts qui traitent l'essence doivent adapter leurs installations aux nouvelles normes de 150 mg/m³.

En outre, il faut encore prévoir des fosses sous les installations de chargement pour éviter la pollution du sol causée par les éventuelles fuites des wagons. Chaque fosse doit pouvoir accueillir le volume d'un wagon plus 10 % de

celui du nombre moyen de wagons dans le train.

Prévenir, plutôt que guérir

"Le rail est une alternative sûre pour le transport de produits pétroliers", souligne Sylvie Deroo, du Service de Coordination du Transport des marchandises dangereuses par rail. "La prévention joue un rôle important à côté de la sécurité intrinsèque de l'infrastructure ferroviaire. La sécurité générale du transport ferroviaire est l'une des raisons qui conduisent les compagnies pétrolières à confier leurs transports au rail." Sylvie Deroo détaille ces mesures de sécurité : "Chaque train est inspecté avant le départ.

Indépendamment du fait qu'il transporte ou non des produits dangereux, les organes de freinage et de roulement de chaque wagon sont contrôlés, exactement comme le châssis et la suspension. Pour les wagons qui contiennent des marchandises dangereuses, des contrôles supplémentaires sont effectués. En tout premier lieu, il faut vérifier que des marchandises dangereuses peuvent bien être transportées suivant les prescriptions du RID. Ensuite, on vérifie la signalisation du danger sur le wagon. En troisième lieu, toutes les citernes et toutes les vannes sont soumises à un examen visuel complet. A la moindre défaillance, l'expéditeur est contacté pour procéder à la régularisation. En cas de danger, les services d'intervention sont immédiatement appelés au secours. Toutes les informations sur les marchandises dangereuses sont introduites dans le système GEM (Gestion électronique des marchandises). Ce système permet de suivre le transport en temps réel sur le territoire belge. De cette manière, les données de chaque produit dangereux présent dans le train sont disponibles à tout moment, au cas où il se produirait un incident." Nulle part ailleurs, on n'offre de meilleures garanties.