

# Dry Port Muizen

Dry Port Muizen, le nouveau centre de transport intermodal, est au centre d'un réseau de liaisons ferroviaires performantes. Le terminal couvre l'axe est-ouest (Duisburg-Malines-Londres via le tunnel sous la Manche) et l'axe nord-sud (Benelux-Espagne-Maroc). En Belgique, il est relié directement à Anvers, Athus, Bressoux et Zeebrugge.



Le 31 mai 1994, Antoine Martens (administrateur-directeur général adjoint de la SNCB) a donné le signal du départ au tout premier train qui quittait Dry Port Muizen (Malines). Sous l'oeil attentif du ministre-président du gouvernement flamand, Luc Van den Brande, de l'administrateur délégué de la SNCB, Etienne Schoupe et du directeur général de Ferry-Boats, Marc Dubois.

La raison d'être principale de Dry Port Muizen est évidente. Le terminal doit ouvrir l'accès en Belgique au tunnel sous la Manche pour le transport combiné. La SA Unilog - membre de la famille nombreuse engendrée par la SNCB et British Rail - assure la commercialisation des trains-navet-

tes quotidiens entre Muizen et Willesden (Londres). Des navettes qui se prolongent directement jusqu'à Trafford Park (Manchester), d'un côté, et de l'autre, Duisburg, au coeur de la région de la Ruhr.

Ces convois emportent aussi bien des conteneurs et des conteneurs-citernes que des caisses mobiles. Aujourd'hui, moins de huit heures de trajet séparent donc Malines de Londres. Les convois atteignent Manchester douze heures après leur départ de Belgique et Duisburg, sept heures après.

En outre, le terminal de Muizen va jouer un rôle central dans le transport intermodal entre le Benelux, l'Espagne et le Maroc. Avec prolongement éventuel jusque Duisburg. Des liaisons régulières sont, en effet, organisées jusqu'au Nord de l'Espagne, à Irun, et au Sud du pays, à Cadiz. Le temps de transit vers la ville portuaire andalouse demeure inférieur à 48 heures.

A Cadiz, la liaison maritime avec Tanger est rapide. A partir de là, tous les centres importants du Maroc peuvent être desservis aisément. Dans un stade ultérieur, il est même prévu de relier les autres régions du Maghreb. Cette nouvelle relation intermodale entre l'Europe et l'Afrique du Nord est exploitée par la société belgo-marocaine Carré, sous le label TEFEM ("Train Express Fret Europe-Maghreb").

Par ailleurs, Dry Port Muizen constitue aussi un carrefour essentiel pour le transport combiné de B-Cargo à l'intérieur de la Belgique, grâce à ses liaisons rapides avec les terminaux d'Anvers, d'Athus, de Bressoux et de Zeebrugge.

	Jour	Heure	Jour	Heure
Duisburg	A	13.31	B	13.07
Malines	A	20.59	B	6.00
Londres	B	5.11	A	19.57
Manchester	B	10.43	A	13.10

# Eloge de la coopération

Le ministre-président de la Région flamande Luc Van den Brande a assisté au départ officiel du premier train de Dry Port Muizen. C'était l'occasion pour lui de manifester son intérêt pour le nouveau terminal dans un discours très remarqué.



Le ministre-président du gouvernement flamand, Luc Van den Brande: "Là où, auparavant, on consacrait tous ses efforts à une concurrence féroce, on accorde de plus en plus d'attention à la complémentarité entre les moyens de transport."

En mai 1835, le premier train à rouler sur le continent européen avait quitté Bruxelles pour rejoindre Malines. A la fin du mois de mai 1994, le premier convoi de marchandises qui a emprunté le tunnel sous la Manche est parti de Muizen, à Malines encore. Le ministre-président du gouvernement flamand, Luc Van den Brande, ne s'est pas contenté de souligner cette coïncidence historique. Selon lui, à l'ombre de St Rombaut, le nouveau terminal à conteneurs offre un triple symbole.

En premier lieu, le ministre-président se félicite de la renaissance d'une activité ferroviaire qui s'est toujours développée avec vigueur à Malines. Il n'y a pas si longtemps, l'atelier central de la SNCB était le premier employeur de la région. Mais le chemin de fer avait été ramené à un rang secondaire sur le terrain socio-économique. Aujourd'hui, le terminal renverse la vapeur. Ensuite, dans une perspective plus large, Dry Port

Muizen illustre le succès croissant des atouts spécifiques du transport par train. Après une période au cours de laquelle le camion a profité de son extrême flexibilité, de plus en plus d'indices annoncent le retour en force du rail. Il n'y a pas que des facteurs extérieurs qui contribuent à sa prospérité, comme l'engorgement des routes, la protection de l'environnement ou la sécurité. Ses propres caractéristiques jouent aussi un rôle capital, comme la souplesse de chargement et de déchargement ou le service optimal offert par les entreprises de chemin de fer.

Enfin, le passé récent montre que les différents modes de transport ne doivent pas rester dissociés. "Là où, auparavant, on consacrait tous ses efforts à une concurrence féroce, on prête de plus en plus d'attention à la complémentarité entre les moyens de transport pour mieux répondre aux besoins de mobilité", a affirmé Luc Van den Brande. Dans ce contexte, il faut relever l'enthousiasme du ministre-président pour l'intermodal. "Des terminaux à conteneurs comme celui de Dry Port Muizen doivent faciliter la transition entre le transport à faible distance par la route et le transport sur de plus longs trajets par le rail."

Dans sa conclusion, le ministre-président a adressé ses félicitations pour la réalisation de Dry Port Muizen. Il a aussi plaidé pour un engagement énergique et dirigé vers le client: "La SNCB et les entreprises de transport spécialisées ont un défi à relever: vaincre la prudence et les hésitations des dirigeants des entreprises."

# L'importance des filiales spécialisées

A l'occasion du départ du premier train au Dry Port Muizen, Etienne Schoupe, administrateur délégué de la SNCB, a commenté le contexte dans lequel s'inscrit cette nouvelle activité.



**Etienne Schoupe:** "Nous devons adapter notre offre pour satisfaire nos clients les plus difficiles."

**E**tienne Schoupe a relevé cinq points marquants qui, aujourd'hui, influent sur le transport en général et le rail en particulier.

Premièrement, ce qu'on appelle le marché intérieur européen est une réalité. Sans oublier qu'au-delà des frontières européennes, la globalisation de l'économie progresse à vue d'oeil.

Deuxièmement, après la chute du Mur de Berlin et l'implosion de l'Union soviétique et de ses satellites, plusieurs axes économiques se sont déplacés. Dans certains secteurs, la concurrence est devenue plus féroce encore. Troisièmement, le transport par rail est en pleine réorganisation. Après 160 ans d'évolution, les liens avec l'actionnaire traditionnel (l'Etat) sont reconsidérés. Quatrièmement, le tunnel sous la Manche est ouvert. La Grande-Bretagne n'est plus une île.

Cinquièmement, la Belgique a décrété l'émancipation de la SNCB qui est, désormais, une entreprise publique autonome. Le contrat de gestion précise les missions de la SNCB et l'intervention de l'Etat.

Pour le reste, l'entreprise doit se débrouiller seule. Une évolution qui cadre avec les directives européennes sur la libre concurrence dans le monde du transport.

Conclusion d'Etienne

Schoupe: "C'est dans ce contexte que nous opérons aujourd'hui. Notre culture d'entreprise doit se modifier pour correspondre à la nouvelle structure de la société et aux besoins d'un marché qui évolue rapidement.

Conséquence immédiate: la place des filiales spécialisées doit être renforcée. Nous le remarquons actuellement de manière claire avec, entre autres, Ferry-Boats et Unilog. Il est logique que nous options résolument pour une approche européenne du transport. Et par dessus tout, nous devons adapter notre offre pour satisfaire les besoins de nos clients les plus difficiles."

# De nouveaux outils essentiels

Pour Louis Devillers, administrateur-directeur de B-Cargo, le tunnel sous la Manche et Dry Port Muizen sont de nouvelles étapes dans l'évolution vers un transport sur mesure de grande qualité.



Louis Devillers (administrateur-directeur de B-Cargo): "Certains préfèrent une Rolls Royce et d'autres une 2 CV. C'est notre mission - et notre atout - de répondre aux besoins de ces deux clientèles."

**L**a première lettre du mot avenir, c'est le Q de qualité. Il faut considérer la réalisation du tunnel sous la Manche dans ce contexte. Une construction aussi ingénieuse crée des opportunités. C'est au tour des transporteurs de l'utiliser d'une manière créative." Dans la voix de Louis Devillers, l'enthousiasme est évident. Il est convaincu que le tunnel sous la Manche est un maître-atout pour le transport de marchandises par

rail. Pourtant, certains ont prétendu que le tunnel entraînerait des conséquences négatives pour les chemins de fer belges. Il ne détournerait pas seulement une partie du transport "ro-ro" de Zeebrugge. La Belgique perdrait aussi son rôle de pays de transit puisque les trains peuvent désormais traverser directement la France, vers le sud et le sud-est.

Réplique de l'administrateur-directeur de B-Cargo : "Vous ne pouvez rien changer à la géographie mais ce n'est pas une raison pour baisser les bras. Avec nos filiales, nous nous sommes penchés sur les avantages et les inconvénients du tunnel. Le résultat de ces études ? Dry Port Muizen. Nous sommes, en effet, parvenus à la conclusion que nous devons nous reposer sur un opérateur spécialisé. C'est ce qui a conduit à la création d'Unilog."

Cette nouvelle société a décidé à son tour qu'une étroite coopération avec l'hinterland allemand était indispensable. "Nous avons donc mis en place la liaison régulière avec Duisburg", explique Louis Devillers. "Conséquence ? Nous attirons du fret destiné à l'Allemagne et nous pouvons même capter des marchandises en provenance de régions plus à l'est et de Scandinavie. Auparavant, ces cargaisons voyageaient automatiquement en bateaux.

Désormais, elles peuvent s'insérer dans le réseau ferroviaire et, grâce au système des plaques tournantes, rejoindre rapidement la Grande-Bretagne. J'affirme donc avec sérénité que Dry Port Muizen et le tunnel sous la Manche créent une importante plus-value pour le transport par rail en général." Ce n'est pas tout. Muizen ouvre aussi l'accès au Sud de la France, à l'Espagne, au Portugal et aux pays du Maghreb. Louis Devillers revient à son point de départ : "Ces opportunités ne se concrétiseront qu'à une seule condition : nous devons offrir un service de qualité. C'est pourquoi nous apportons les garanties EurailCargo sur ces nouvelles liaisons."

"Nous avons l'intention d'opérer en nous conformant au marché, y compris du point de vue des tarifs", ajoute-t-il. Ceci signifie donc que les entreprises de chemin de fer ne vont pas brader leurs prix. "La rentabilité reste notre premier objectif. Personne n'achète une Rolls Royce pour le prix d'une 2 CV. Mais à terme, la qualité est payante. Le problème, c'est qu'actuellement les transporteurs routiers ne doivent pas supporter le coût des infrastructures, ce qui est le cas des opérateurs du rail. De toutes façons, le transport en général est beaucoup trop bon marché. Nous insistons pour que s'installe un juste équilibre. C'est un point fondamental. Cependant, nous devons affronter la réalité telle qu'elle est et donc, travailler en suivant de près le marché. L'important est de savoir ce que veut le client. Certains préfèrent une Rolls à une 2 CV. C'est notre mission - et notre atout - de répondre aux deux demandes. A celui qui veut du prêt-à-porter, nous montrerons notre collection et nous le laisserons choisir. Et nous serons à la disposition de celui qui réclame du sur mesure, avec nos équipes de spécialistes. Bien entendu, un tailleur est toujours plus cher qu'un grand magasin. Mais notre prix restera compétitif. Quant au service, il le sera encore plus."

# Une antenne vers l'est

Duisburg est l'un des terminaux marchandises les plus modernes d'Europe. Relié directement à Muizen, il joue désormais un rôle important dans la distribution des trafics vers l'Est.

**L**e terminal de Duisburg est l'une des principales plaques tournantes de l'immense réseau allemand. Raccordé aux grands ports, - Anvers, Zeebrugge et Rotterdam, il bénéficie désormais d'une liaison ferroviaire directe inaugurée au moment même où le premier train partait de Muizen pour traverser la Manche par le tunnel.

"Dry Port Muizen nous ouvre de nouvelles opportunités", explique Jos Van den Wyngaert, un Belge employé à Francfort sur le Main par Transfracht, une filiale de la compagnie allemande des chemins de fer. Et plus précisément dans le cadre de Transfracht Combi Maritime (TCM Europe).

"Tous les trafics au départ ou à destination de Zeebrugge, d'Anvers et de Grande-Bretagne peuvent être concentrés à Muizen. Si l'on y ajoute la connexion vers le Maroc, nous disposons donc

d'un énorme éventail de couplages qui permettent d'organiser diverses navettes régulières. Ce système est d'ailleurs déterminant pour le développement du transport de marchandises par le rail. Grâce à lui, il devient possible d'établir un prix compétitif et de garantir un délai de livraison court et fiable. La solution idéale, c'est donc un réseau de navettes qui utilisent un parc de wagons déterminé entre des destinations fixes."

"Cette conception nous force tous à sortir de notre isolement", ajoute Jos Van den Wyngaert.

"Auparavant, chacun s'occupait de ses affaires. Désormais, nous recherchons des accords de collaboration, aussi bien par dessus les frontières qu'avec d'autres modes de transport. C'est une exigence pour satisfaire les besoins de nos clients. Il faut, par exemple, tenir compte des heures d'arrivée des bateaux. Dans chaque domaine, vous devez opérer en suivant le marché de près. Vous devez intervenir là où les flux de marchandises existent, en proposant des solutions pragmatiques."

Noeud ferroviaire important, Duisburg compte des filiales dans des régions industrielles ou commerciales vitales, comme Munich, Francfort et Berlin. Et même, plus à l'est encore, depuis l'ouverture par Transfracht d'un bureau à Moscou qui représente une ouverture exceptionnelle vers les pays d'Europe de l'Est et les anciennes républiques soviétiques. "Avec l'aide d'Unilog, nous pouvons imaginer une navette entre Moscou et Manchester, avec Duisburg et Muizen comme plaques tournantes", s'enthousiasme Jos Van den Wyngaert. Par ailleurs, des négociations sont en cours en vue de créer une liaison fixe avec deux terminaux en Autriche.

Avantage important : les plaques tournantes finissent inévitablement par susciter de nouveaux trafics. "Prenez l'exemple d'une liaison entre Anvers et Nuremberg", explique Jos Van den Wyngaert. "Tant qu'il n'y pas assez de fret pour qu'une navette soit rentable, vous pouvez passer par une plaque tournante comme Duisburg. Dès que les chargements représentent un volume suffisant, vous établissez une relation directe, éventuellement à partir du quai dans le port." En un mot, le concept crée lui-même le trafic.



# L'Angleterre à pied sec

Le Dry Port Muizen peut être considéré comme l'enfant spirituel de Ferry-Boats. Pour cette compagnie spécialisée dans la manutention de conteneurs, basée dans le port de Zeebrugge, le nouveau terminal représente une diversification sur la terre ferme. "Unilog est notre réponse aux opportunités offertes par le tunnel sous la Manche", affirme le directeur général, Marc Dubois.



**Marc Dubois :**  
"Unilog est notre réponse la plus consistante aux opportunités offertes par le tunnel sous la Manche."

Des sa naissance, il y a presque 70 ans, Ferry-Boats s'est construit une solide réputation. L'origine de l'entreprise réside dans la prise en charge des trains sur les bateaux entre la Belgique et la Grande-Bretagne. Quand les "vrais" ferries ont disparu, l'entreprise avait trouvé sa nouvelle vocation depuis quelque temps déjà: la manutention de conteneurs.

A partir de son activité de base, Ferry-Boats a développé un éventail de services complémentaires qui sont prestés, la plupart du temps, par l'une

de ses filiales ou par des entreprises associées. La société privée SA Ferry-Boats est elle-même une émanation de la SNCB (qui détient presque 76 % de son capital), de la CMB (13,44 %) et de British Rail (5,32 %). Divers actionnaires se partagent les 6 % restant.

"Pour nous, Unilog remplit une nouvelle fonction", explique Marc Dubois, directeur général de Ferry-Boats et président d'Unilog. "Jusqu'à présent, nous nous concentrons sur notre métier de base. C'est pourquoi nous travaillons intensément avec des sociétés soeurs comme Interferry à Anvers, Renory Bressoux à Liège et Athus dans le Sud-Luxembourg où sont répartis nos trafics. En fait, nous considérons Muizen comme une partie importante de notre terminal à Zeebrugge, intégrée dans notre offre globale. Mais les installations malinoises ont évidemment d'autres atouts qui leur sont propres, notamment en matière de transport intermodal sur le continent et de liaisons rail-route, rail-rail et éventuellement route-route."

Ces perspectives rendent Marc Dubois très optimiste. Les études de marché ont démontré que Muizen offrait de fortes potentialités. "Pour le transport par rail d'Allemagne vers l'Angleterre par le tunnel sous la Manche, nous occupons une place centrale. Les chemins de fer belges iront même chercher les wagons à la sortie du "Chunnel" pour leur faire traverser le territoire français. Muizen deviendra une plaque tournante, exactement comme Duisburg et Metz."

"Nos atouts ? Nous travaillons vite et de manière efficace, même pendant le week-end. Nous n'offrons pas seulement du transport mais nous organisons à la demande une distribution de porte à porte. Le concept de plaque tournante avec des trains-navettes réguliers nous permet aussi de travailler à des prix avantageux. Ajoutez-y notre gamme de services très étendue. Nous avons, par exemple, notre propre personnel en Grande-Bretagne et au Maroc pour suivre de près les acheminements."

Par ailleurs, Marc Dubois rappelle l'existence d'une autre jeune filiale de Ferry-Boats, ACE (Auto Care Europe), qui organise des transports d'automobiles via le tunnel sous la Manche.

# Un ticket pour le tunnel

Unilog organise les navettes par rail pour le transport intermodal entre Muizen et Willesden (Londres), via le tunnel sous la Manche. Avec des correspondances pour Duisburg et Manchester.

**U**nilog appartient à la descendance des entreprises de chemins de fer belge et britannique. En fait, la SNCB et British Rail n'ont pas de participation directe dans l'entreprise. Le capital de 100 millions est apporté par les filiales Ferry-Boats (45 %), Interferry (10 %) et Railfreight Distribution (45 %). Installés dans le tout nouveau centre administratif de Dry Port Muizen, les collaborateurs d'Unilog puisent d'ailleurs leur expérience professionnelle dans l'une de ces trois entreprises.

Auprès du grand public, le nom d'Unilog ne sera probablement jamais très connu. Ce n'est pas étonnant : cette SA se profile comme un partenaire neutre dans les opérations de transport. "Nous expédions les conteneurs et les caisses mobiles (swap bodies) entre Londres et Muizen, via le tunnel. Nous relierons aussi ces deux destinations à Manchester d'un côté et Duisburg de l'autre", explique Daniël Vanparijs, directeur général de la nouvelle entreprise. "Nous limitons notre tâche à l'expédition. Nous laissons à d'autres le soin d'organiser un service de porte à porte. Nos clients ne se recruteront donc pas auprès des grands chargeurs mais chez les opérateurs de conteneurs et de caisses mobiles."

Avec cette stratégie, Unilog évite consciemment de se précipiter dans la mode du one-stop-shopping qui veut que les entreprises confient de plus en plus souvent leurs expéditions à un responsable final. Pour économiser du temps, de l'énergie et de l'argent. "Ce partenaire sous-traite à son tour les missions spécialisées. Nous formons l'un de ces maillons dans la chaîne de la distribution", affirme le directeur commercial Tony Davis, en justifiant la délimitation des tâches que s'est fixée Unilog. Spécialiste du tunnel sous la Manche, Unilog ne se ferme pas pour autant d'autres portes. Comme le confirme Daniël Vanparijs qui a travaillé pendant 15 ans au terminal de Zeebrugge de Ferry-Boats: "Nous soutiendrons aussi les autres produits



Daniel Vanparijs et Tony Davis (Unilog): "Ce sont surtout les marchandises fragiles qui franchiront la Manche par le tunnel."

offerts par Muizen. Je pense en particulier au transport intermodal qui est organisé vers le Maroc, avec des possibilités opérationnelles en France, dans le Nord et dans le Sud de l'Espagne." Tony Davis, auparavant au service de British Rail et qui parle les langues belges avec une aisance remarquable, s'attend à voir toutes sortes de produits dans les conteneurs, caisses mobiles et conteneurs-citernes. "Ce sont surtout les marchandises de transit délicates et urgentes qui franchiront la Manche par le tunnel. Les premiers chargements montrent l'étonnante variété de cette catégorie de produits. Dans les conteneurs, vous trouvez de tout, des produits alimentaires au matériel high-tech, en passant par l'acier."



# Le Maroc à portée de train

Entre les pays du Maghreb et l'Union européenne, le trafic de marchandises est en pleine expansion. D'où l'idée d'organiser une navette au départ du Dry Port Muizen. Sous le label TEFEM, la société Carré se charge de la commercialisation de ces trains. Ils ont un atout décisif : ils peuvent prendre et livrer du fret à Paris, Irun et Cadiz.

**D**epuis début juin, un train-navette de transport intermodal relie Muizen au Maroc chaque semaine. A l'heure actuelle, le convoi emmène une charge de 900 tonnes qui passera, prochainement, à 1.400 tonnes. D'autres améliorations interviendront dès que les liaisons seront étendues au reste du Maghreb.

Rappelons que la marque commerciale TEFEM, qui est celle de cette navette, signifie "Train Express Fret Europe-Maghreb". En avril, les parts de la société Carré - qui se charge de la commercialisation - ont été réparties entre les chemins de fer marocains (ONCFM) (39 %), une participation belge (39 %) et divers partenaires (22 %). Parmi les Belges, on retrouve Ferry-Boats (25 %), la SNCB (6 %), l'expéditeur-transporteur Depaire (4 %) et le transporteur maritime et spécialiste du Maroc MG Shipping (4 %).

Le directeur général de la SA Ferry-Boats, Marc Dubois, avait remarqué qu'une navette ferroviaire vers Tanger serait moins chère que le transport par route. Le rail reste même compétitif par rap-

port au bateau, via le port de Casablanca. Au Maroc, le train est de toute façon nettement meilleur marché que n'importe quel autre mode de transport. Et une équipe y assure le suivi permanent de l'acheminement.

Les convois passent par Paris et vont jusqu'à Irun, dans le nord de l'Espagne. La différence d'écartement des voies ne provoque aucune difficulté, grâce au transbordement. "Nous avons une grande expérience de cette procédure, particulièrement facile et rapide à mettre en oeuvre", explique Marc Dubois. "En outre, notre train régulier pour Valence nous a permis de nouer d'excellents contacts avec les chemins de fer espagnols. Leur service est optimal. Ils garantissent une livraison jour A/jour B n'importe où à l'intérieur du pays." Ensuite, le train atteint Cadiz, au Sud de l'Espagne, où les conteneurs et caisses mobiles sont embarqués sur des navires "ro-ro" jusqu'à Tanger. Au Maroc, toutes les villes importantes et les sites industriels sont accessibles rapidement par des liaisons ferroviaires régulières. Sans exagération, on peut donc affirmer que le Dry Port Muizen est une fenêtre large ouverte sur le monde.

MUIZEN	IRUN	CADIZ
JOUR A	JOUR B	JOUR C
15h05	10h35	21h05
CADIZ	IRUN	MUIZEN
JOUR A	JOUR B	JOUR C
15h30	13h55	15h32



# Fiche technique

Au Dry Port Muizen, charger et décharger un train complet de conteneurs et de caisses mobiles prend moins de deux heures. En outre, l'accès facile par rail et par route garantit une liaison intermodale intégrale et rapide.

**M**uizen est un terminal "sec" parce qu'il n'est installé ni dans un port ni à la voie d'eau. Cela ne signifie pas pour autant que le transport maritime ne joue aucun rôle au Dry Port Muizen. Les trains formés ici sont chargés de fret qui provient notamment des ports d'Anvers et de Zeebrugge. En réalité, les débouchés et la taille des installations offrent toutes les conditions nécessaires pour réussir un couplage train-route rapide et souple. Et l'implantation dans une zone très active n'est pas l'effet du hasard. De Malines, les autoroutes E19 (Anvers, Bruxelles, Charleroi) et E40 (Ostende, Bruxelles, Liège) sont accessibles en quelques minutes. Le terminal est d'ailleurs installé en bordure de la grand-route Malines-Louvain, reliée directement à l'E19 toute proche. Dans sa configuration actuelle, le terminal peut traiter 75.000 conteneurs et caisses mobiles par an. Grâce à deux voies de 600 mètres de long, les trains complets sont chargés et déchargés aisément. Pour le moment, le Dry Port Muizen dispose d'une sur-

face de stockage de trois hectares qui, plus tard, sera étendue à cinq hectares. Deux grues mobiles (du type "reach-stacker") peuvent traiter tous les types de conteneurs et de caisses mobiles, de 20', 30' et 40'. En moins de deux heures, elles déchargent ou chargent un train entier. Suivant l'évolution du volume des trafics, la capacité de l'installation pourrait passer à 140.000 unités par an. Dans ce cas, il faudrait prévoir deux voies supplémentaires, desservies par deux transtainers (des grues montées sur rail). Les clients ont aussi à leur disposition une "container freight station" (CFS) qui comprend une aire de stockage couverte. Autre facilité: un "repairs-hop" qui permet de réparer conteneurs et caisses mobiles. Dans les environs immédiats, diverses entreprises offrent des services spécialisés dans le domaine logistique (expédition, transport routier et formalités douanières).  
Montant provisoire des investissements: 130 millions de francs, dont 82 millions ont été apportés par la SA Ferry-Boats. De nouveaux efforts seront sans doute nécessaires. Si tous les aménagements supplémentaires sont réalisés, le coût total du terminal approchera le demi-milliard.



Les grues "reach-stacker" chargent et déchargent avec rapidité et fiabilité.