

un nouveau gateway pour la Grande-Bretagne

Avec 25 départs par jour, Zeebrugge constitue un gateway rapide vers la Grande-Bretagne. Depuis le 1er juillet, le tout nouveau terminal d'Euratral, Cargo Switch, offre au port de Zeebrugge un atout supplémentaire. La possibilité de procéder, dans le respect de la plus haute qualité, au transbordement de marchandises palettisées entre la route et le fer répond à un besoin très net du marché.

Euratral est une business unit de Ferry-Boats (filiale de la SNCB), qui propose des services logistiques ferroviaires européens. "Notre activité habituelle, le transport ferroviaire conventionnel, s'accompagne de plus en plus souvent du transbordement et du stockage", explique Dirk Wolters, directeur commercial. "Les clients exigent un service complet de la plus haute qualité. C'est dans cette optique qu'il faut voir les nouveaux services offerts par Cargo Switch à Zeebrugge. Le port avait réellement besoin des services d'un terminal comme Cargo Switch. Il manquait, en effet, un centre de transbordement pour les produits de grande valeur, comme le papier et les appareils électroménagers."

Historiquement, un port à camions

En raison de circonstances particulières à la Grande-Bretagne, Zeebrugge est devenu progressivement un vrai port à camions et à trailers. "Dans le temps, il y avait

un train-ferry dont les wagons montaient à bord du bateau. Les chemins de fer britanniques utilisent cependant un autre profil de chargement (moins haut et plus petit) que sur le continent. Les wagons européens ne sont donc pas utilisables. En outre, il y a relativement peu de raccordements ferroviaires en Grande-Bretagne; les marchandises doivent alors être transbordées plus fréquemment. Résultat: les transporteurs qui travaillent pour le marché britannique ont systématiquement choisi la route. En 1987, le train-ferry de Zeebrugge était d'ailleurs supprimé. Les dernières liaisons par ferry (entre Dunkerque et Douvres) ont, elles aussi, disparu après l'ouverture du tunnel sous la Manche. Le transport routier en direction et en provenance de Zeebrugge s'est alors rapidement développé. En plus, Zeebrugge organise 25 départs par jour vers les Iles britanniques. Ce qui en fait un port rapide, fiable et de grande qualité. En 1997, on attend pas moins d'un million de camions dans les deux directions."

La demande du marché

Cette situation n'empêchait cependant pas le marché d'être très demandeur de l'installation d'un terminal de transbordement pour l'envoi et la réception de marchandises palettisées par la combinaison rail/route. "Dans leurs demandes de prix, les grandes entreprises réclament de plus en plus souvent le transport par le rail. Leur politique est, en effet, de transporter leurs marchandises internationales par chemin de fer quand c'est possible. Non seulement à cause d'une réflexion sur les techniques de transport (pas d'embouteillages) et pour des motifs environnementaux, mais aussi pour des raisons de structure des prix. Le rail est, en effet, particulièrement concurrentiel quand il s'agit de transporter de grands volumes de marchandises lourdes sur de longues distances", assure Dirk Wolters. "Le port de Zeebrugge est dans une situation idéale pour réceptionner et expédier des marchandises par le train et les transborder sur des trailers ou des camions



qui peuvent alors s'embarquer pour la Grande-Bretagne. Plusieurs entreprises, notamment d'Europe centrale, demandaient explicitement de pouvoir profiter du type de services qu'offre Cargo Switch. Les chargeurs allemands étaient également intéressés par une alternative au port de Cuxhafen près d'Hambourg, à cause du petit nombre de départs (trois par semaine seulement) et de la longueur de la traversée (22 heures)."



Une infrastructure idéale

L'idée de Cargo Switch a donc commencé à prendre forme. Euratral a cherché l'endroit adéquat et l'a trouvé dans les anciens entrepôts du Terminal Andrew's Fruit (Sea-Invest), sur la darse nord (quai USA). "Cet entrepôt de 6.000 m² a été construit il y a quelques années pour le transbordement des bananes. A cause du déplacement de ce trafic, l'infrastructure s'est libérée et a été louée par Euratral. Le seul aménagement à faire était l'élargissement de la bande de transport des boîtes de bananes. Pour le reste, l'entrepôt est long de 120 mètres, large de 50 mètres et haut de 7 mètres. L'endroit est idéal pour stocker en toute sécurité et transborder rapidement des marchandises de grande valeur", explique Jef van den Berg. "L'entrepôt dispose entre autres de trois espaces climatisés et de 15 portes de chargements avec des docklevelers automatiques. Ce qui permet aux méga-trailers avec un seuil de chargement surbaissé ou aux plates-formes à chargement maximal à deux étages de manoeuvrer facilement. Désormais, il y a aussi un quai de chargement surélevé pour que les chariots-élévateurs puissent entrer dans les wagons. La voie entre dans l'entrepôt sur toute sa longueur, de telle sorte que les opérations peuvent s'effectuer sous toit. Les sols sont lisses et résistent à une forte pression (7 tonnes par m²). Des caractéristiques qu'apprécieront les

papeteries toujours très exigeantes."

Indépendance

Les possibilités qu'offre Cargo Switch en tant qu'entrepôt de transit capable d'un transbordement rapide sont nombreuses. "En principe, nous pouvons désormais offrir un ensemble de services complets avec un prix "all-in" de porte à porte", affirme Dirk Wolters. "Par exemple, collecte des marchandises par trailer, transbordement sur wagons, transport sur wagons réseau ou wagons privés jusqu'à Zeebrugge, transbordement direct sur les trailers ou stockage-tampon avec livraison en JIT. Mais il est possible aussi de s'en tenir au transbordement pur et simple. Toutes les marchandises, palettisées ou non, qui sont manipulables par un chariot-élévateur entrent en considération. En fait, les seules restrictions concernent les produits ADR et certaines formes de transports en vrac. Les services de Cargo Switch sont ouverts à tous: aussi bien aux clients particuliers qu'aux chargeurs, aux opérateurs ferroviaires qu'aux expéditeurs. Il n'est même pas nécessaire qu'Euratral soit directement impliqué. Dans cet esprit, Cargo Switch est entièrement indépendant."

Une desserte ponctuelle

Le trafic à destination de la Grande-Bretagne (Westbound)

est trois fois plus important que le trafic Eastbound. "C'est pourquoi, nous nous concentrons d'abord sur le trafic entre le continent et les Iles britanniques", souligne Dirk Wolters. "Par la suite, il sera toujours possible d'attirer du fret pour le retour. L'objectif de 50.000 tonnes de marchandises manutentionnées pendant la première année est à notre portée. Les trafics qui entrent en considération sont, entre autres, les produits verriers, le papier (de Suisse, d'Italie et d'Autriche), les produits électroménagers (d'Italie et d'Europe de l'Est) et les granulats de plastique est-européens. Une illustration de l'utilité de Cargo Switch est le fait que des entreprises du Nord de la France et de Flandres occidentale et orientale nous demandent même d'employer nos services de transbordement pour d'autres destinations que la Grande-Bretagne. Dans tous les cas, nous garantissons à nos clients un service de qualité. La gare de triage de Zeebrugge est tout près, ce qui permet une grande flexibilité. Nous avons d'ailleurs conclu des accords avec B-Cargo pour une desserte ponctuelle et une charte de qualité est en préparation." □

Pour de plus amples informations: Cargo Switch, à l'attention de Jef van den Berg, Kustlaan 180, boîte 5 à 8380 Zeebrugge. Tél.: (050) 55.06.61. Fax: (050)55.07.65.