



l'extrême Orient sous pavillon belge

Pavillon belge

En décembre de l'année dernière, après onze mois de négociation, Belgian Far Eastern Lines (composé d'Ahlens Lines, la Compagnie Maritime Belge et Bocimar) obtenait la reconnaissance en tant que membre de la Far Eastern Freight Conference (conférence maritime de l'Extrême Orient) qui régit le trafic entre l'Europe du Nord et le « Far East ».

Pour la première fois, donc, un armement belge pouvait établir avec ces pays lointains une relation maritime battant pavillon tricolore.

Les membres du groupe ne disposaient à cet effet que de navires « conventionnels », inutilisables pour le transport des containers. Or, la boîte que l'on connaît bien maintenant s'impose de plus en plus comme l'outil idéal de transport.

Après la constitution de la société « Services Franco-Belges » avec un grand armement français, la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis, les partenaires prirent des accords de « slot exchange » avec CY Tung, un armement oriental. En d'autres mots, la FBS dispose maintenant d'un certain espace dans des navires porte-containers pour y charger les marchandises qu'on lui a confiées.

Un grand consortium

Très vite, FBS conclut des accords avec la K Line (Kawasaki), Oriental Overseas Container Line (OOCL) et Neptune Oriental Line (NOL) pour former un grand consortium constitué récemment à Londres sous le nom « ACE group ».

Ainsi, quatre grands groupes d'armements se sont ménagés des possibilités nouvelles. D'abord, chacun apportera à une flotte commune un ou plusieurs navires porte-containers tout neufs. Les Services Franco-Belges en fourniront trois, CY Tung (OOCL) et NOL deux chacun et K Line un huitième. Tous, sauf celui de K Line (1950 unités) pourront embarquer environ 1500 containers de 20 pieds.

Cette flotte commune est un élément important : eu égard à la rotation des navires sur la relation Europe-Extrême Orient, de 60 à 70 jours, il faut bien disposer de 8 navires pour offrir un départ et un retour hebdomadaires, cadence indispensable pour répondre à la demande d'échanges entre ces deux régions du globe.

Autonomes quand même

Chacun restera propriétaire de ses navires et de ses containers. Disons plus : les partenaires garderont leur autonomie sur les plans technique et de marketing. L'intérêt du consortium réside dans l'extension des accords de répartition du chargement entre tous les membres : chaque semaine, les quatre armements disposeront d'une portion du navire en partance. Et cette union débouchera aussi sur l'utilisation de « terminals » communs dans les différentes escales.

En résumé, les membres du consortium « ACE group » entendent exploiter à fond les avantages de la containerisation : rapidité à la manutention, meilleures possibilités de chargement, service de « porte-à-porte » nettement accéléré, plus grande sécurité pour la marchandise, etc. La mise en commun des navires leur permettra d'offrir une meilleure cadence de départs et de satisfaire de la sorte le plus grand nombre d'expéditeurs.

Une reconversion importante

S'ils réduisent l'effectif de leur flotte con-

ventionnelle (11 navires pour les Services Franco-Belges actuellement) ils ne l'abandonneront pas totalement. Car il faut encore desservir les périphériques, c'est-à-dire les ports qui ne possèdent pas de containerterminal, et assurer l'acheminement des marchandises qui ne peuvent être expédiées en containers à cause de leurs dimensions.

La reconversion qu'ils entament implique de profondes modifications dans leur méthode de travail. Ils doivent d'abord posséder le matériel nécessaire, navires et containers (y compris les unités spécialisées). Nous avons vu qu'ils y travaillent activement.

Ensuite, ils ont besoin d'une structure terrestre adéquate, que ce soit au port pour le transbordement et le stockage, ou à l'intérieur du pays, pour encourager à la containerisation et rendre les opérations faciles et rapides. Les structures terrestres existent effectivement en Belgique : Anvers possède ses installations terminales, ses surfaces de stockage et un matériel susceptible de travailler vite; l'hinterland pour sa part n'est pas défavorisé.

Enfin, ils devront établir de nouveaux programmes de travail dans le but de suivre administrativement l'acheminement des boîtes et de donner à leurs départements commerciaux le punch indispensable pour remplir les navires.

La technique de containerisation n'est pas comparable à celle du transport conventionnel. Qu'on sache simplement qu'entre l'Europe et les USA, des relevés de position de chaque container sont donnés par ordinateur quatre fois par jour. Il est vrai qu'un container est un bien précieux : il coûte cher, il doit être considéré comme un authentique véhicule de transport, et, à cet effet, répondre à tous les critères utiles de solidité, de propreté, etc.

De grandes espérances

Anvers bénéficiera sans nul doute de l'ouverture de cette ligne maritime et de la présence du consortium sur ses quais. Déjà, grâce aux accords avec CY Tung, on a pu, jusqu'à présent, enregistrer un trafic satisfaisant. Mais on ne mesurera les pleins effets de l'opération qu'en 1977, lorsque les huit nouveaux bâtiments auront été mis à flot. Le pays entier devrait ressentir les effets de ce progrès, en ce qui concerne l'extension des échanges commerciaux mais également sur le plan du trafic. N'oublions pas que d'autres pays sont intéressés dans ces échanges.

Le chemin de fer, pour sa part, voit là une promesse de trafic supplémentaire. Sa part de transport terrestre des marchandises échangées, il est à même de l'assumer. Il offre en effet de grandes possibilités. A Anvers, avec 800 kilomètres de lignes, il est présent sur chaque quai. Dans l'hinterland, ses terminaux connaissent — nous l'avons vu précédemment — une activité croissante; c'est dire que le service est apprécié par la clientèle.

Les relations rapides par trains-blocs avec les pays voisins constituent un autre avantage. Avec la collaboration d'Intercontainer (24 réseaux membres) et de son délégué belge Interferry, la SNCB a pu donner à l'exploitation de ces lignes la rapidité, la souplesse et la sécurité qui en font un outil précieux pour l'organisation des parcours terminaux.

D'ailleurs, depuis l'apparition des premières boîtes, le chemin de fer a suivi de très près l'évolution du container : cette expérience peut être fructueuse pour tous ceux que le problème touche.

Ces containers orange portant la marque FB sont les premiers d'un lot considérable dont la livraison à Anvers a commencé dans les premiers jours de juin.

La Brugeoise et Nivelles avait en effet chargé le chemin de fer de conduire à destination un premier contingent des quelque 7.000 « boîtes » commandées par les Services Franco-Belges. Cette commande massive peut surprendre : 7.000 containers d'un coup... chapeau bas ! Elle entre, en fait, dans un programme d'envergure qui marque un événement dans le monde maritime.

