



# COLLABORATION MARITIME - FERROVIAIRE

La conférence des lignes maritimes Afrique du Sud-Europe a décidé l'organisation d'un service containerisé régulier. Au terme d'une étude approfondie, qui dura plusieurs années, l'organisation SAECS (South African Europe Container Service) a fixé le choix de ses escales en Europe du nord: Le Havre, Southampton, Zeebrugge, Rotterdam, Bremerhaven et Hambourg.

Des compagnies maritimes de plusieurs pays européens participent à ces relations: la Koninklijke Nedlloyd, la Compagnie Maritime belge (CMB), la Deutsche Ost Afrika Linie, la Compagnie Maritime des Chargeurs réunis, OCL, Ellerman Harrison Container Line, la Compagnie Générale maritime, ainsi que Lloyd Triestino.

Elles ont prévu l'achat de neuf porte-containers de la troisième génération (capacité équivalente à 2.450 containers de 20 pieds) et la mise en service de deux navires Ro/Ro pour la prolongation vers les pays scandinaves. Des navires de la deuxième génération (1.350 containers de 20 pieds) assureront aussi le trafic pour les pays de la Méditerranée.

L'un de ces bateaux naviguera sous pavillon belge. L'Ortelius (propriété de CMB et Alhers Lines), actuellement en construction aux chantiers Boel à Tamise, sera lancé au cours du second semestre de 78. Ses caractéristiques sont les suivantes:

- longueur hors tout: 258,50 m
- longueur à la ligne de sonde: 247,00 m
- largeur: 32, 26 m
- profondeur de cale: 24,15 m
- tirant d'eau: 12,00 m
- capacité: environ 46.850 t.m.

Quand toutes les unités auront été livrées, un service régulier pourra être assuré tous les six jours. Les navires effectueront la rotation en 7 semaines environ.

Seule escale belge, Zeebrugge est bien équipée, avec son Ocean Container Terminal (OCZ), pour accueillir les navires de la ligne d'Afrique du Sud. En plus, le chemin de fer peut assurer une liaison directe de l'OCZ aux entrepôts aversois de la CMB où doivent arriver notamment les containers sous température dirigée remplis de produits surgelés.

Le consortium a passé commande de 31.500 containers qui seront affectés à ce trafic. La Brugeoise et Nivelles en a livré 480, partis en train vers Zeebrugge et chargés lors des premiers départs. Ce matériel est mis en pool, tout comme l'organisation de la ligne, gérée de façon unitaire.

Les débuts ne sont pas faciles. A la mauvaise conjoncture économique s'ajoute aujourd'hui la réticence de certains expéditeurs à containeriser leurs chargements. Sans doute le container est-il déposé quasi sur le pas de leur porte; sans doute la marchandise gagne-t-elle à ce mode de chargement: pas de vol, moins de casse, pas de manutention entre les extrémités du transport; sans doute la vitesse d'acheminement est-elle accrue, la rapidité de manutention des «boîtes» permettant d'écourter les escales; sans doute... Mais certains irréductibles préfèrent encore le transport traditionnel. A la longue, ils opéreront sans doute la reconversion nécessaire et les transporteurs espèrent bien pouvoir remplir leurs navires à chaque voyage.

Pour sa part, la Belgique compte voir passer par Zeebrugge 20 à

25 % du trafic total. On n'en est pas loin. L'Africa, arrivé le 6 octobre, avait laissé sur les quais 82 containers destinés à la CMB et 117 pour la CGM. De ce contingent, une partie fut dirigée directement sur Anvers par chemin de fer; une autre partie était emportée par les routiers pour distribution immédiate; le reste attendant des ordres de transport selon les acquéreurs.

En ordre principal, les Sud-Africains devraient nous expédier des minerais, de la laine et des produits surgelés. En ce qui concerne les fruits, les destinataires seront approvisionnés presque totalement par chemin de fer: l'entreposage ne peut être envisagé; le produit doit être immédiatement livré à la consommation.

Le chemin de fer est bien équipé pour répondre à la demande de transport. Par l'intermédiaire de Railtrans (Société pour l'encouragement du trafic en containers), les

expéditeurs obtiennent d'Intercontainer des conditions favorables et un service soigné. Un service fourni en réalité par la SNCB, qui met à disposition des wagons adéquats et offre de bonnes relations, tant en trains complets que par wagons isolés.

En supposant que les navires soient utilisés à une moyenne de 2.000 boîtes par voyage, on pourrait atteindre en 1979 un trafic ferroviaire de plus de 200 containers tous les six jours au départ de Zeebrugge, rien que pour cette liaison Afrique du sud-Europe. Ajoutons-y un trafic dans l'autre sens: il faudra compter avec les marchandises expédiées de l'hinterland (entre autres de la Ruhr) vers le continent africain.

Une desserte des ports d'Afrique occidentale est actuellement à l'étude et l'on envisage des escales en Afrique de l'est. C'est que les compagnies maritimes voient dans la «boîte» un atout à jouer.

