Inauguration du terminal "Dry Port Muizen"

10 mai 1996

Allocution de M. Michel DAERDEN,
Ministre des Transports

Cher Collègue,

Monsieur le Président,

Monsieur l'Administrateur délégué,

Monsieur le Directeur,

Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs,

Au cours de la quinzaine écoulée, Bruxelles, Liège, Anvers ont salué l'arrivée du T.G.V. dans notre pays.

Je considérais alors qu'avec THALYS, nous entrions dans une nouvelle ère, qui devrait permettre à tous, et pas seulement à une élite, de bénéficier des progrès

technologiques de la grande vitesse et d'inscrire la Belgique dans l'Europe ferroviaire de demain.

Quelques jours auparavant, je participais à Rome au Conseil européen des Ministres des Transports.

Ce Conseil informel fut l'occasion de l'annonce, par le Commissaire Neil KINNOCK, de la parution, pour l'été prochain, d'une Livre blanc sur les chemins de fer.

Prolongeant la directive 91/440, ce Livre blanc contiendra les lignes directrices de la libéralisation du rail, avec - notamment - une priorité pour le secteur des marchandises.

Cette annonce n'a fait que conforter mon sentiment de l'intérêt que revêt le développement de ce secteur et de son importance capitale dans le combat qu'aura à mener la S.N.C.B. pour la conquête de nouvelles parts de marché.

Dans ce contexte, le transport combiné offre, me semble-t-il, des perspectives non négligeables.

La complémentarité intermodale s'inscrit indubitablement dans les nouvelles orientations de la politique des transports. En effet, elle est de nature à permettre le développement de la mobilité sans porter gravement atteinte à l'environnement et à mieux gérer les ressources énergétiques.

Outre le prix, la qualité de la prestation offerte par le transport combiné (rapidité, ponctualité,...) pèsera de façon décisive sur le choix du client.

Cette qualité se décidera de façon déterminante aux points de passage d'un mode à l'autre, aux terminaux comme celui que nous inaugurons aujourd'hui.

Je mesure donc, à sa juste valeur, l'importance de l'événement que constitue cette inauguration.

Grande vitesse et transport intermodal sont sans doute les meilleurs atouts du chemin de fer face à l'évolution des exigences du marché européen des transports.

Chacun semble désormais convaincu que le TGV aura un impact considérable sur la relance de l'économie et de l'emploi, tant par le biais des investissements que par la mobilité accrue qu'il va engendrer.

Même si, dans notre pays, les attraits du transport combiné commencent seulement à être appréciés par les différents opérateurs, je suis intimement persuadé qu'il est appelé à jouer demain un rôle majeur en tant que support du développement économique et social.

Je n'en veux pour preuves que l'essor qu'il connaît à l'étranger, en particulier en Amérique du Nord et en Asie, ainsi que la place sans cesse croissante qu'il occupe

dans les activités de B-CARGO, depuis quelques années.

La mise en oeuvre d'installations comme celles-ci ne peut que renforcer cette attractivité du transport combiné et participer à sa nécessaire promotion.

C'est la raison pour laquelle je me réjouis d'être parmi vous aujourd'hui et de pouvoir vous assurer de tout mon soutien.

Je vous remercie de votre bonne attention.

B-media
sncb presse & relations publiques 85 rue de france 1060 bruxelles téléphone 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

Dry Port Muizen
la gare marchandises de l'avenir

La gare de Muizen est devenue l'un des centres de gravité du transport combiné en Belgique et en Europe. Chaque jour ouvrable "normal", l'entreprise ferroviaire y traite 23 trains entrants et 27 au départ. Ce terminal inland (également dit "port sec" ou "dry port" parce qu'il n'est pas implanté en bord de mer ou de cours d'eau) joue un rôle central dans le trafic intermodal entre le Benelux, la France, l'Espagne et l'Italie. On y assure aussi la correspondance de et avec Duisburg. Le transport combiné intérieur de B-Cargo y est traité. Et de bonnes liaisons sont assurées avec les terminaux d'Anvers, Athus, Bressoux et Zeebrugge.

A l'origine, le Dry Port Muizen était fondamentalement la porte du trafic intermodal belge vers le tunnel sous la Manche. Des trains navettes circulent d'ailleurs quotidiennement entre Muizen et Willesden, près de Londres. Aux extrémités, les transports peuvent être prolongés vers Manchester d'une part, Duisburg et la Ruhr de l'autre.

Les statistiques de 1995 donnent une idée de l'activité du Dry port: 2.000 à 2.500 unités traitées par mois, soit plus de 20.000 pour l'année. Le terminal a reçu 6.079 wagons portant 161.000 tonnes et expédié 6.650 wagons chargés de 199.000 tonnes.

Nouvelle infrastructure...

Le succès de ce jeune terminal a encouragé la SNCB à y investir de nouveau. L'infrastructure a été portée de 2 à 4 voies sur une longueur utile de 600 mètres. Il est raccordé de part et d'autre à la voie principale de la ligne Malines-Louvain, ce qui lui ouvre d'intéressantes possibilités: les wagons peuvent pénétrer dans le terminal par un côté et le quitter par l'autre. La plupart des autres terminaux ne disposent que d'un seul raccordement.

... et nouvelles possibilités

Jusqu'ici, le transbordement ne se faisait que de route à rail et vice versa. Désormais, les combinaisons rail-rail sont également possibles. Les conteneurs et caisses mobiles isolés peuvent donc être échangés sans passage par une gare de formation. Les transports vers le Royaume Uni y gagneront en efficacité. Les wagons admis dans un gabarit réduit dans le tunnel sous la Manche et sur le réseau britannique peuvent recevoir à Muizen leur chargement arrivé des pays voisins sur des unités au gabarit continental. Les économies en termes de triage et de trajets à vide compensent les frais de transbordement rail-rail.

B-media
sncb presse & relations publiques 85 rue de france 1060 bruxelles téléphone 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

Le Dry Port Muizen est le théâtre d'une collaboration entre tous les systèmes ferroviaires de transport combiné intérieur et international. L'exploitant, Ferry-Boats, vient d'acquérir un transtainer, pont mobile qui enjambe les voies et peut déposer les unités multimodales tant sur wagons que sur camions ou au sol.

L'Union Européenne a appuyé cet investissement, dans le cadre du programme PACT de sa DG VII. Ce n'est pas neuf: l'Europe soutient activement le Dry Port depuis son ouverture en 1994. Sur "l'axe atlantique", qui se prolonge vers Madrid et Algeziras/Cadix, Muizen est considéré comme une tête de pont au même titre que Bordeaux et Irun/Hendaye.

Le transtainer et le dédoublement des voies aptes à recevoir des trains complets (sur 600 mètres) doivent doubler la capacité de manutention du terminal. On devrait atteindre ainsi un niveau de 75.000 unités intermodales par an.

Tremplin vers les ports de la rangée nord-européenne

Les ports belges escales du trafic maritime conteneurisé sont desservis par le Port Container Network (P.C.N.) qui englobe également trois terminaux intérieurs: Muizen, Athus et Liège. Muizen va dorénavant assurer la correspondance du PCN également avec Rotterdam, Lille et Duisburg. Ce faisant, Muizen méritera son titre de plaque tournante entre les ports de la rangée nord et l'hinterland continental. Le transtainer facilitera l'accès à ce niveau d'efficacité nouveau.

North European Network (N.E.N.)

Le North European Network est un réseau de transport combiné conçu spécialement pour l'acheminement de conteneurs sur courtes distances entre les ports du Benelux et les terminaux les plus importants. Il offre des liaisons quotidiennes entre Anvers, Zeebrugge et Rotterdam d'une part, Athus, Lille, Bressoux, Duisburg de l'autre.

Dans le cadre du NEN, Muizen doit devenir un maillon commun aux réseaux national et internationaux de transport combiné. Le dry Port se trouve de fait au centre de gravité aussi bien de l'axe portuaire nord-sud que de l'axe est-ouest qui nous ouvre les zones économiques allemandes. Il est au croisement des axes qui relient les ports de la rangée nord à leur hinterland.

Autour de Muizen, sur l'axe nord-sud, plusieurs services seront opérationnels:
- Combi 24 de CNC;
- Quality Net d'Intercontainer-Interfrigo
- Cortax de TRW avec l'UIRR;
- Unilog.

B-media
sncb presse & relations publiques 85 rue de france 1060 bruxelles téléphone 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

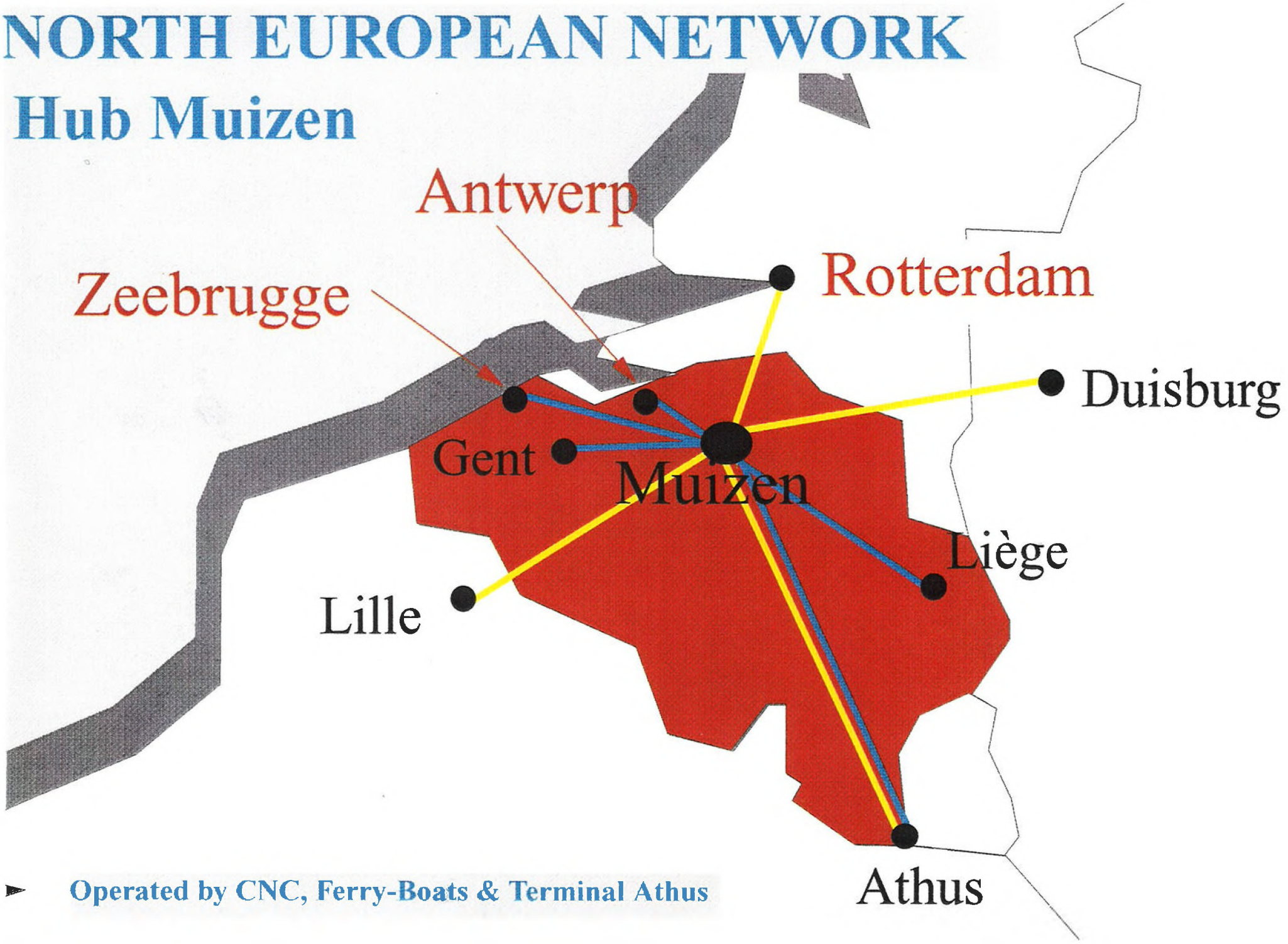
L'épine dorsale du NEN sera un développement de l'actuel Ardenne Shuttle. A ce train qui dessert trois fois par semaine Rotterdam, Muizen et Athus, on donnera une antenne vers Lille (Terminal CNC). Une liaison sera établie également entre Lille et Duisburg dans l'optique d'une connexion avec les services de Transfracht et Kombiverkehr.

Cinq trains-navettes quotidiens au minimum relieront les différents ports et terminaux en se croisant à Muizen. La combinaison rail-rail y sera opérée de nuit, de même que la formation des trains des autres opérateurs. On prévoit pour chaque cas un départ en fin de journée/début de soirée et une arrivée de nuit ou, au plus tard, à 6 heures le lendemain matin.

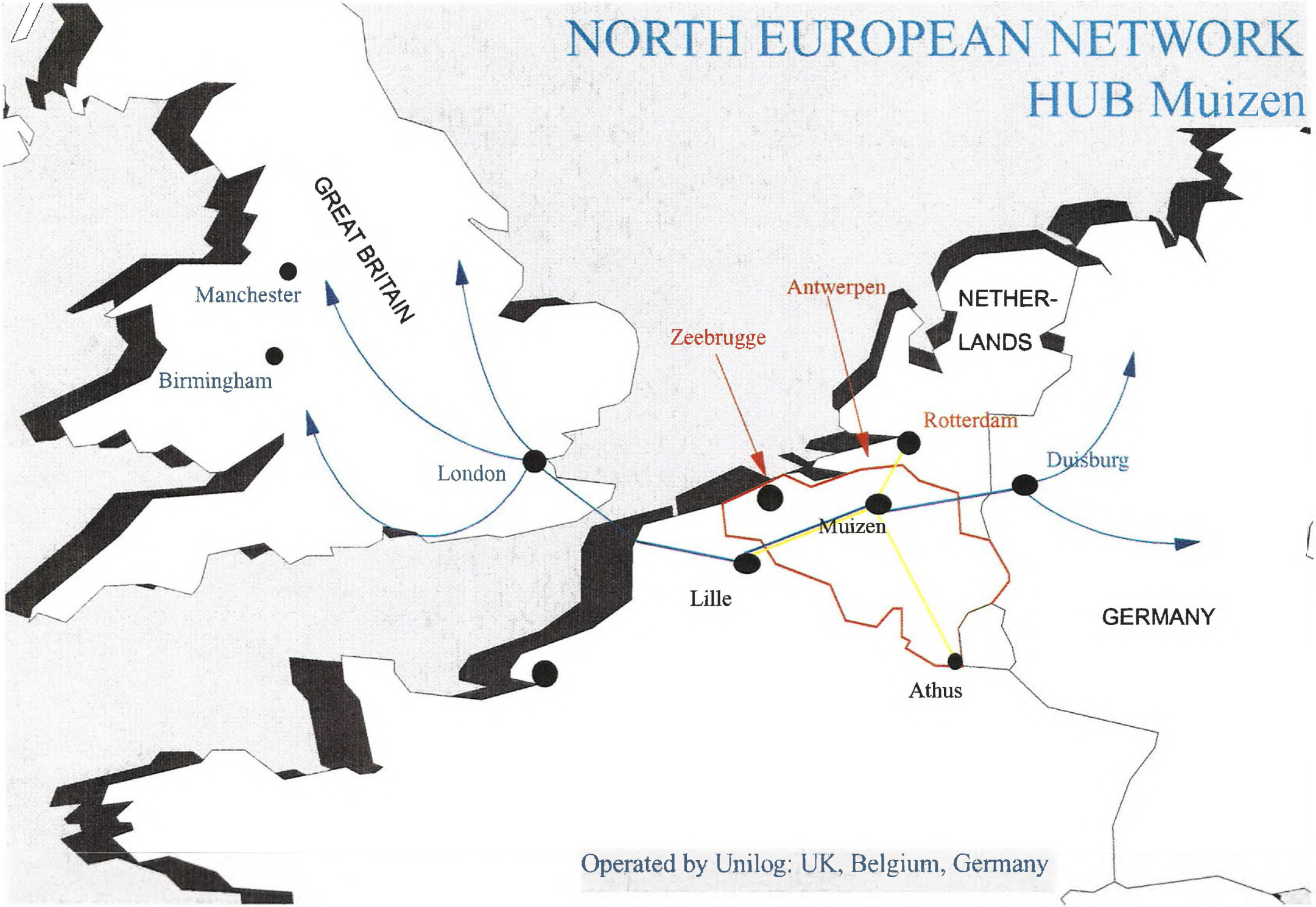
Combinant le NEN et les atouts de Muizen, une offre ferroviaire attrayante sera mise sur le marché, en transport intermodal tant maritime que continental. Le rail accroîtra ainsi sa contribution à une mobilité plus massive et plus sûre.

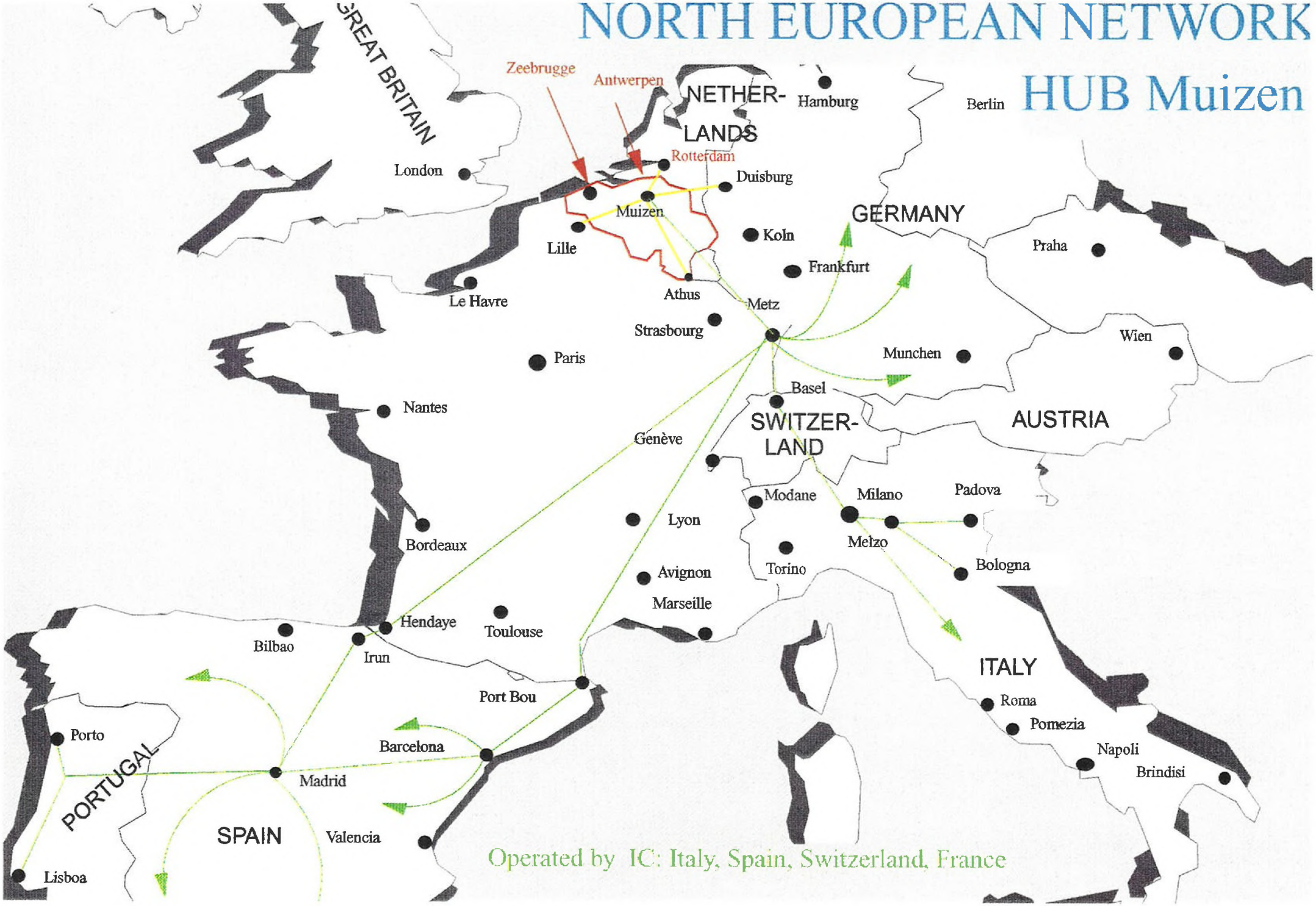
NORTH EUROPEAN NETWORK

Hub Muizen



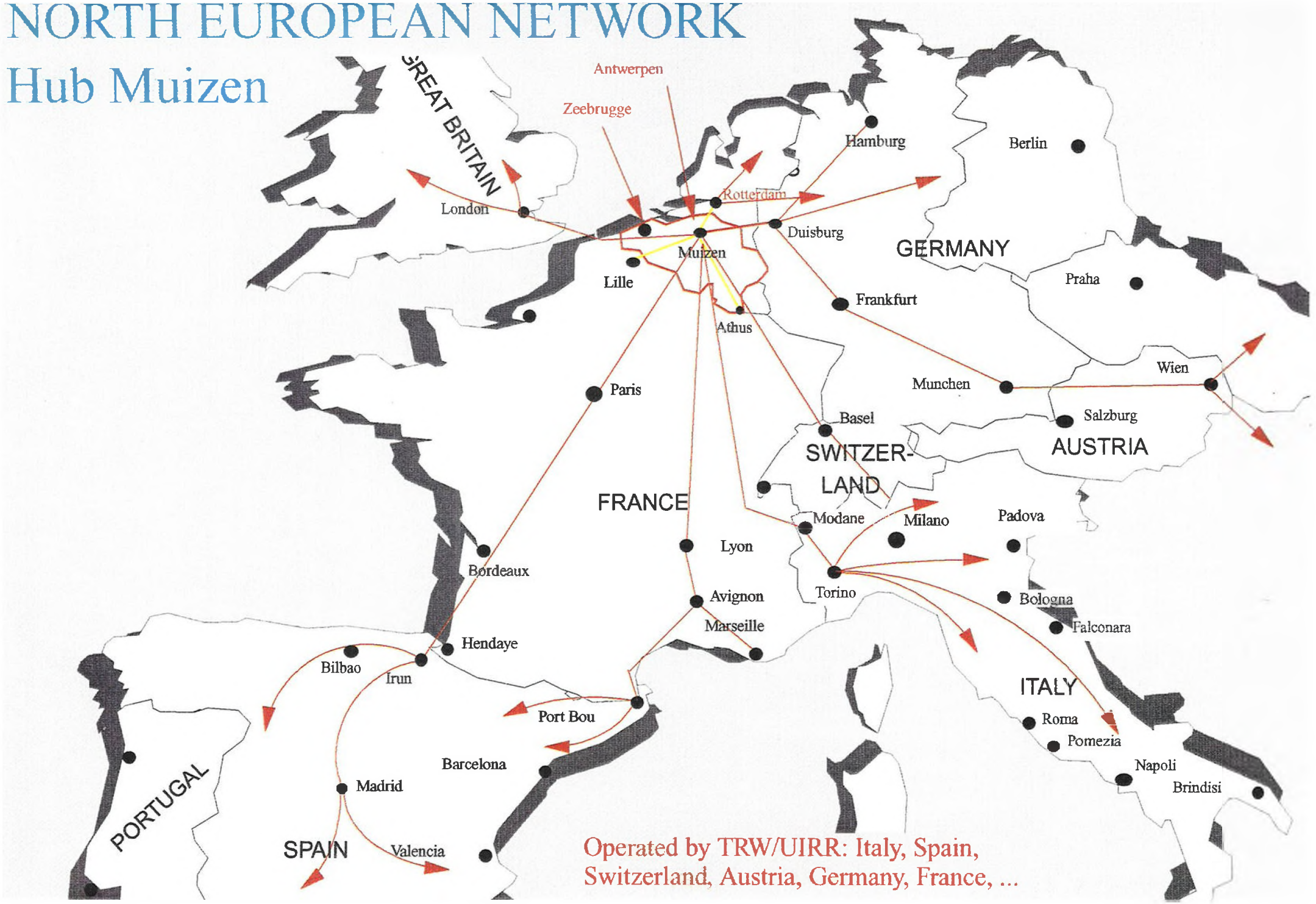
► Operated by CNC, Ferry-Boats & Terminal Athus


NORTH EUROPEAN NETWORK
HUB Muizen
GREAT BRITAIN
Manchester
Birmingham
London
Zeebrugge
Antwerpen
NETHER-
LANDS
Rotterdam
Duisburg
Muizen
Lille
Athus
GERMANY
Operated by Unilog: UK, Belgium, Germany


NORTH EUROPEAN NETWORK
HUB Muizen
GREAT BRITAIN
Zeebrugge
Antwerpen
NETHER-
LANDS
Hamburg
Berlin
London
Rotterdam
Duisburg
Muizen
GERMANY
Koln
Lille
Praha
Frankfurt
Le Havre
Athus
Metz
Strasbourg
Wien
Paris
Munchen
Basel
Nantes
SWITZER-
LAND
AUSTRIA
Genève
Modane
Milano
Padova
Lyon
Metzo
Bordeaux
Torino
Bologna
Avignon
Marseille
Hendaye
Toulouse
Bilbao
Irun
ITALY
Port Bou
Roma
Porto
Pomezia
Barcelona
Napoli
PORTUGAL
Madrid
Brindisi
SPAIN
Valencia
Operated by IC: Italy, Spain, Switzerland, France
Lisboa

NORTH EUROPEAN NETWORK

Hub Muizen



Operated by TRW/UIRR: Italy, Spain,
Switzerland, Austria, Germany, France, ...

NORTH EUROPEAN NETWORK

