

INFORMATIONS SNCB

BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER BELGES



Périodique bimestriel - Numéro 4 - Novembre 1972





Les céréales: un nouveau marché pour les chemins de fer. Nous leur consacrons un dossier.

SOMMAIRE



- 2 Un nouveau salon d'accueil
- 3 Céréales: un marché nouveau
- 4 Par trains complets
- 6 Le pipeline du maïs
- 7 200 wagons de soleil quotidiens
- 10 Le record de Lincent
- 13 Transport exceptionnel
- 14 L.I.M. - Lettres de voiture internationales
- 17 Neige et soleil pour tous
- 18 INFORMATIONS a noté pour vous...

Photos: F. Putman - Bruxelles
G. Delise - Bruxelles

Rédaction: rue de France 85
1070 Bruxelles
tél. (02)23.80.80 - ext. 2299

Conception: P. Funken - Bruxelles.

Imprimerie: s.a. Omega - Anvers.

La présente publication est faite sans préjudice des dispositions tarifaires et des horaires en vigueur ou de leurs modifications ultérieures.

Editeur responsable:
P. SERGYSELS - BRUXELLES.

un nouveau salon d'accueil

De nombreuses personnalités ont participé, voilà quelques jours, à l'inauguration du nouveau salon d'accueil pour voyageurs internationaux en gare de Bruxelles Midi.

Depuis longtemps on parlait de ce local, discutant minutieusement chaque détail de fonctionnement. Aujourd'hui les voyageurs peuvent, dans un cadre agréable, se renseigner, commander et retirer leurs billets, réserver leurs places, assistés en cela par plusieurs hôtesses.

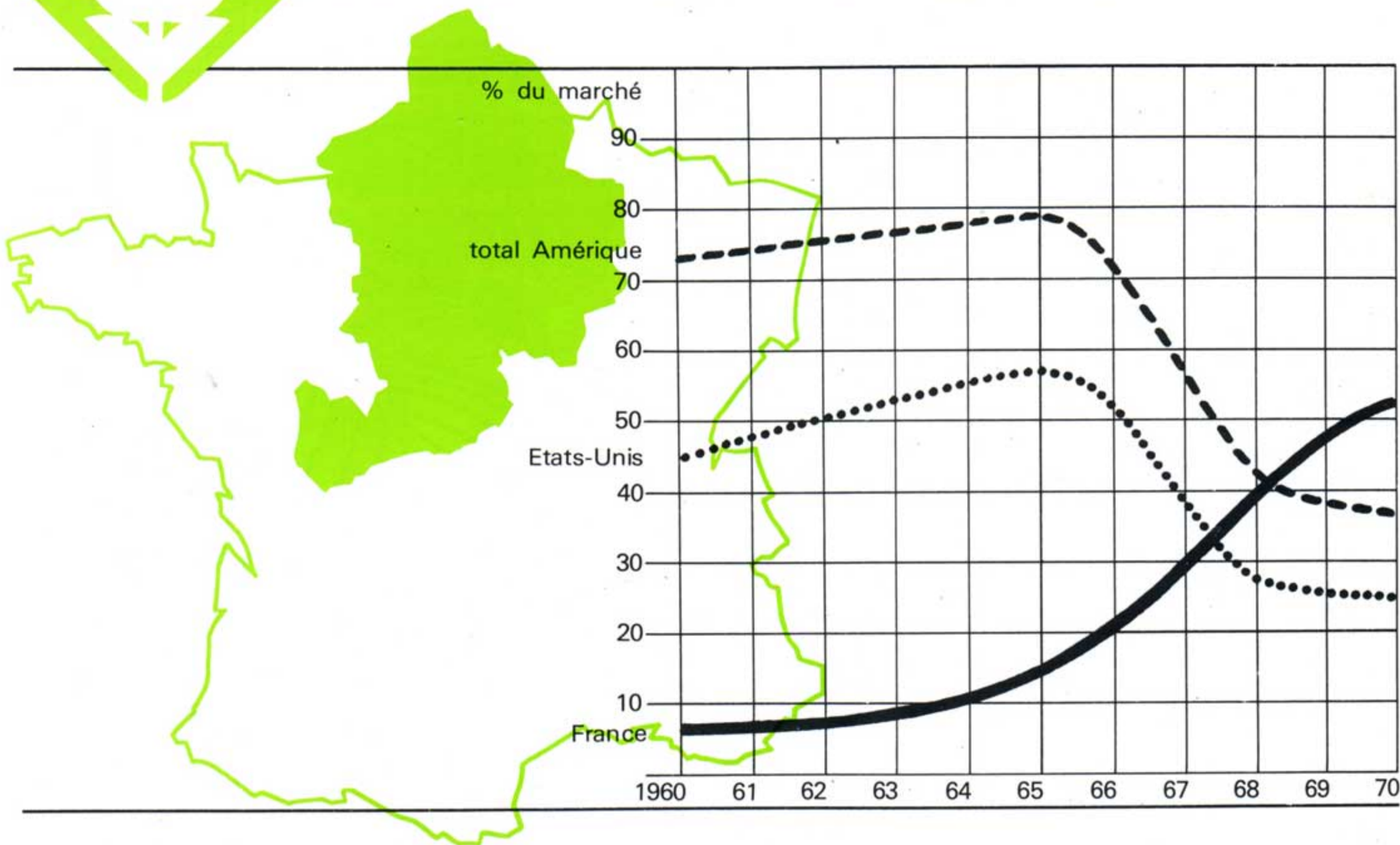
Les opérations prennent peu de temps: le voyageur s'adresse au comptoir à l'une des hôtesses, lui expose les détails du voyage qu'il désire effectuer. Celle-ci lui donne les renseignements nécessaires, prend

note des éléments voulus et commence par réserver les places grâce à un des «terminaux» électroniques dont est équipé le comptoir. Ensuite elle transmet par un système pneumatique les données voulues au bureau émetteur situé à l'arrière. Quelques minutes d'attente, que l'on peut passer dans un des confortables fauteuils du salon... et la caisse centrale reçoit le billet émis pour le remettre à son destinataire. Le service à la clientèle y gagne, incontestablement: plus de files à des guichets successifs mais des opérations se déroulant dans une atmosphère accueillante et détendue... tout cela contribue à rendre plus agréables les prémices du voyage.





CEREALES: UN MARCHÉ NOUVEAU



La balance céréalière belge est chroniquement déficitaire. Les entreprises intéressées font donc appel aux producteurs étrangers pour leur acheter quelque 4 millions de tonnes de céréales diverses (chiffre de 1970).

Notre graphique étonnera peut-être le lecteur. Il donne une idée de la part prise sur le marché d'importation belge par les grands fournisseurs: la France et l'Amérique. On y constate une mutation profonde sur le marché. Il faut savoir qu'en 1960, la France fournissait à peu près 6% des céréales achetées par les entreprises belges; pendant ce temps, le Canada, l'Argentine et les U.S.A. (45% à eux seuls) détenaient la majeure partie du marché: 73,32%.

Le premier juillet 1967 fit date dans le domaine céréalière; un règlement nouveau mis en vigueur dans les Communautés européennes allait renverser la vapeur. Ainsi la France prenait-elle en 1970 la tête du groupe des fournisseurs (52,12%), tandis que les Etats-Unis voyaient leur apport proportionnel diminuer de moitié. En fait, la consommation des céréales en Belgique a considérablement augmenté, la majorité allant à la fabrication d'aliments pour bétail, un million et demi de tonnes se répartissant en consommation humaine et en céréales industrielles. Si les U.S.A. ne fournissent plus que 25% des quantités achetées, en valeur absolue (en tonnage, donc), leur part n'a pas diminué. C'est que le volume total d'importations a doublé.

Au trafic trans-océanique, prolongé par voie fluviale en territoire belge, vient donc s'en ajouter un autre, tout nouveau, entre la France et la Belgique (et via notre pays vers la Hollande).

La tentation était forte de confier ces transports nouveaux à la voie d'eau, mode traditionnellement choisi par les céréaliers. Pourtant, le fer peut, aujourd'hui, offrir bon nombre d'avantages et prendre en charge ces transports terrestres au bénéfice des intéressés.

Les producteurs français sont établis, pour la plupart, dans la partie nord du pays. Les plus éloignés ont leur siège à quelques dizaines de kilomètres au-delà de Paris. Aiguillonées par la possibilité d'une extension considérable, de grandes coopératives agricoles se sont reconverties, construisant leurs centres d'expédition sans tenir compte d'un quelconque embranchement à la voie d'eau. Le réseau fluvial, par ailleurs, ne permet pas la circulation de péniches dépassant 250 tonnes. Faut-il alors compliquer le transport en utilisant la route et l'eau, cette combinaison impliquant de coûteuses opérations de transbordement?

A vrai dire, le chemin de fer apparaît comme le moyen adéquat dans ces cas. Il offre en outre l'avantage de la constance des prix, contrairement au transport fluvial dont les tarifs fluctuent pour diverses raisons.

Plusieurs entreprises céréalières belges confient des missions de transport au chemin de fer. L'installation d'un matériel fixe adéquat leur permet de recevoir les marchandises dans les meilleures conditions. Les reportages qui suivent montreront la diversité des solutions possibles. L'imagination des techniciens a permis de contourner les difficultés et de construire un équipement dont la rentabilité justifiera plus encore le choix du transport ferroviaire.



PAR TRAINS COMPLETS

Gand, port de mer, Sifferdok.

De la route rapide qui conduit à Zelzate, on découvre une étrange construction de béton: des cylindres géants dressés sur leur base. Au pied, un pavillon vitré, cerné de pelouses, abrite les bureaux de la société exploitante: Euro-Silo, un des plus importants céréaliers belges. A l'entrée du pavillon, le visiteur est surpris par le gigantisme du silo: les différentes cellules, d'une capacité de 1000 ou 3700 tonnes culminent à près de 45 mètres.

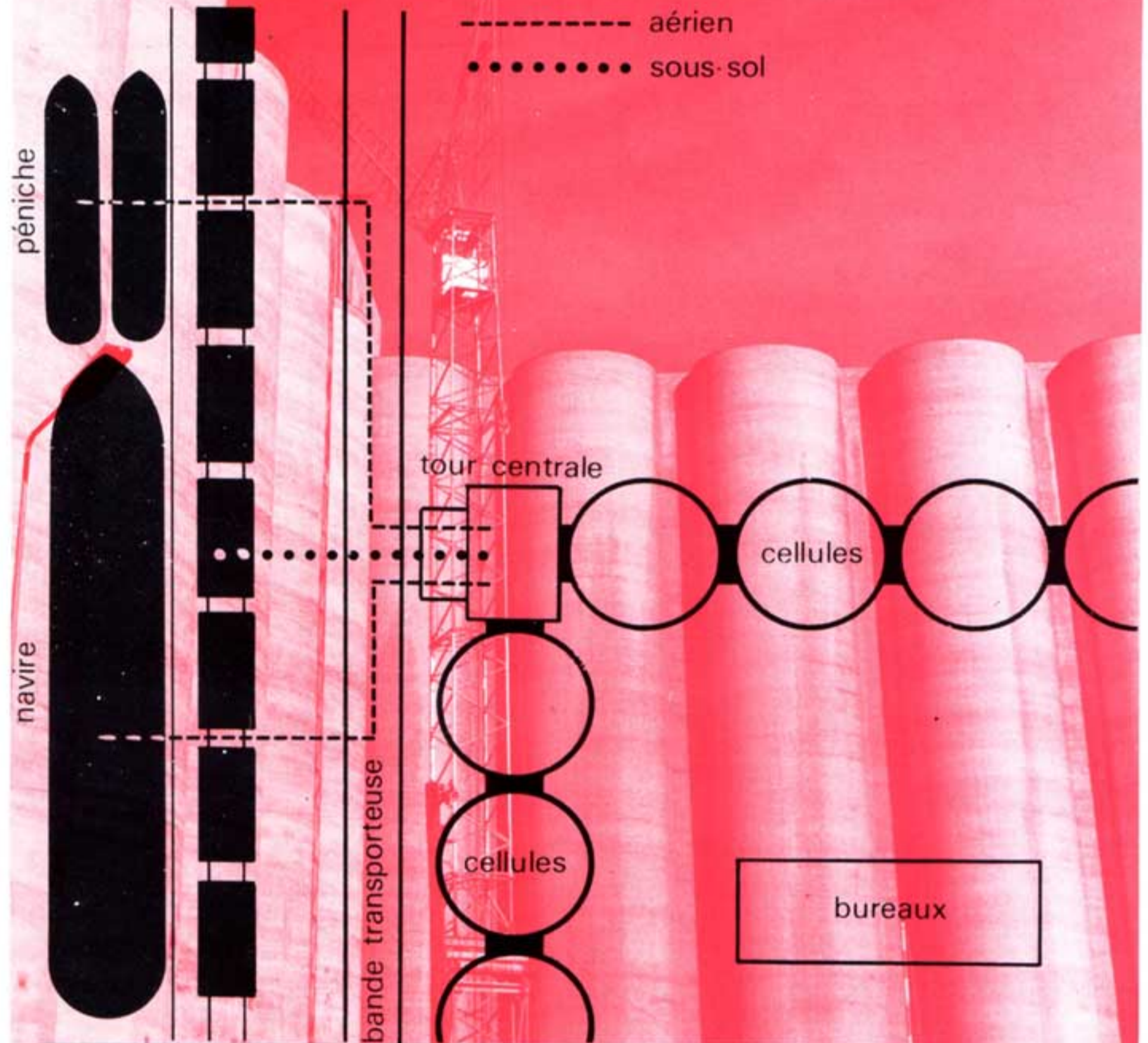
Cette jeune société, née en 1966, active depuis les tout derniers jours de 1968, a trouvé à Gand les conditions idéales pour développer son activité. Proximité de la mer d'abord, ce qui lui permet de recevoir directement les navires chargés dans les ports d'outremer et les péniches qui sillonnent le réseau fluvial. Proximité de la route: l'important nœud d'autoroutes voisin du port relie Gand à tous les grands centres et permet un rayonnement rapide dans l'ensemble du pays et au-delà des frontières. Proximité du fer, enfin: les chemins de fer ont tissé leur réseau tout le long des darses et touchent pratiquement tous les domaines industriels.

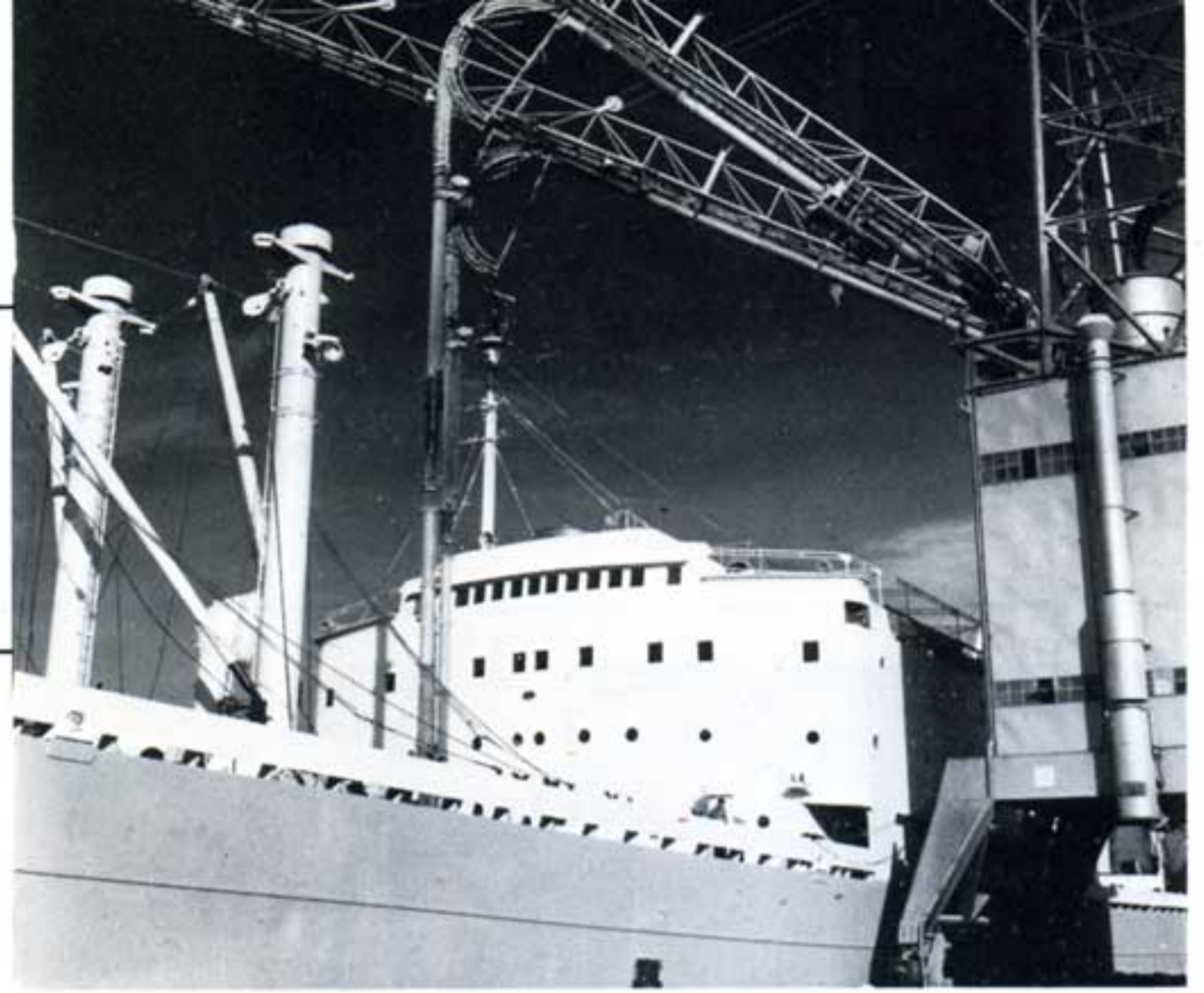
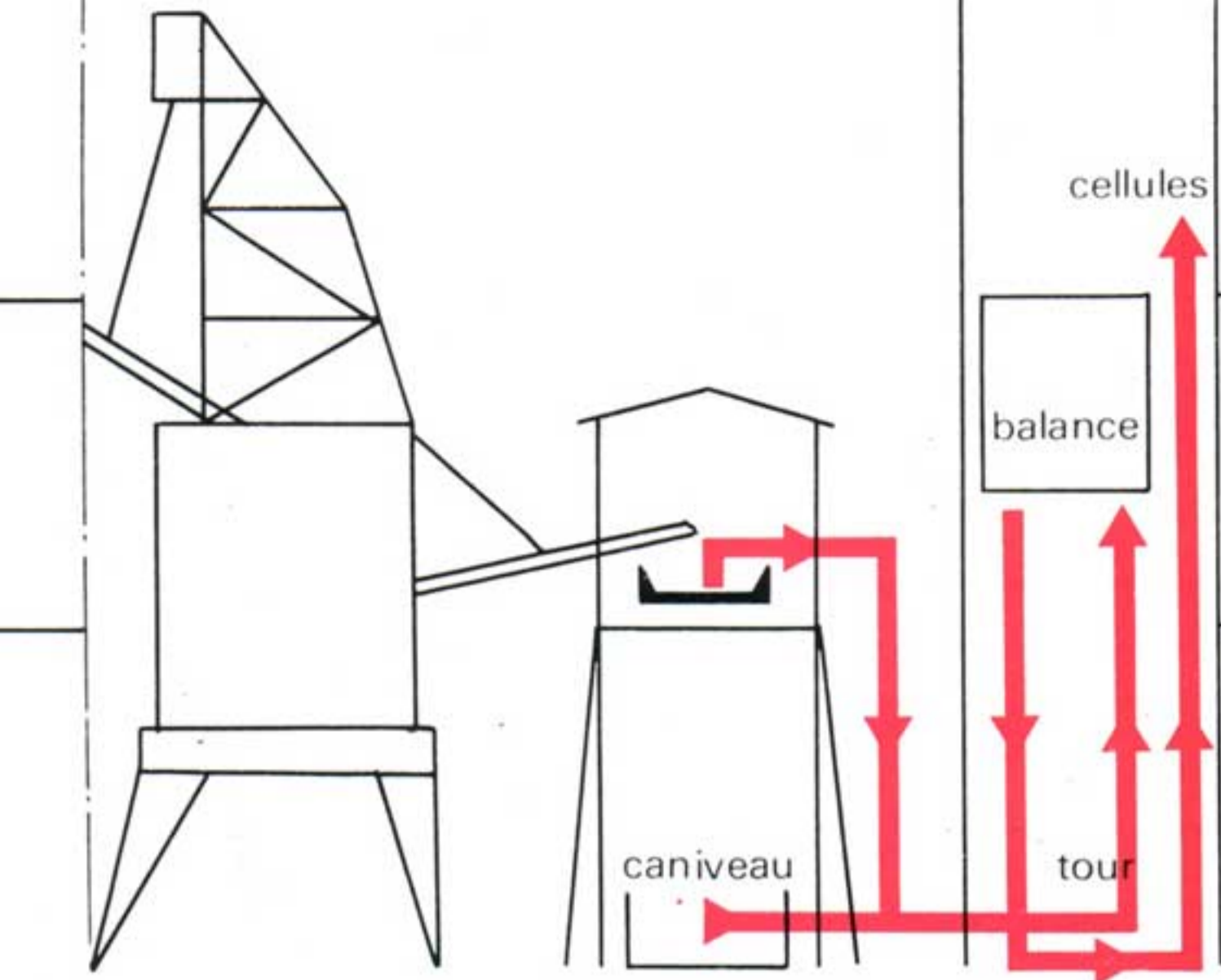
Le grenier

Euro-Silo ne transforme pas les céréales. La société apparaît plutôt comme un centre d'éclatement des quantités importantes de marchandises importées par différentes voies. Ses silos géants avalent des milliers de tonnes de grains que, selon la demande, on répartit dans les péniches, wagons, camions à destination des acheteurs. Euro-Silo est un intermédiaire-distributeur entre producteurs de grande taille et acheteurs de quantités moins importantes, maillon indispensable sur le marché où le fractionnement aurait posé d'insolubles problèmes de livraison.

Dans ce grenier de taille internationale, on conserve le maïs, le blé, l'orge, le sorgho et les dérivés que les Amériques, l'Asie, l'Afrique et, de plus en plus, la France nous expédient par navires, péniches ou trains complets. Les céréales quittent le silo pour partir vers les pays limitrophes et rhénans, le Royaume Uni, en plus, bien entendu, de toutes les entreprises belges spécialisées.

Une vingtaine de personnes veillent à cette distribution, qu'il s'agisse de «commerciaux», d'employés, de contrôleurs, d'ingénieurs... Mais Euro-Silo fait aussi appel à un contingent variable de dockers. Ces derniers ne sont pas, tels qu'on les connaît généralement, des costauds portant à dos des chargements plus ou moins lourds. Ils apparaissent davantage comme des auxiliaires: les marchandises





entrent dans le silo en vrac, elles en sortent de la même manière. Les dockers sont donc affectés à l'ouverture des trémies, au branchement de tuyaux, à la manœuvre des wagons au moyen de l'imposante motrice acquise par la société.

Dans cet article, nous appelons *silo* une construction composée de différentes unités, où s'effectue l'entreposage de diverses espèces de grains.

Les *cellules* sont ces unités capables de recevoir les grains, chacune d'elles étant affectée à une espèce déterminée.

Entièrement automatique

Entreprise moderne, Euro-Silo se devait d'employer le matériel le plus raffiné. Pas question de travailler selon les méthodes traditionnelles: les dirigeants envisagèrent toutes les solutions selon leur rentabilité en visant essentiellement cet objectif dont allait dépendre l'essor de l'entreprise: la cadence de travail.

On construit donc, en plus des 23 cellules qui constituent le premier silo, un équipement à haut rendement, agencé de telle sorte que les opérations puissent se dérouler sur un espace restreint. Le quai de la darse, avec sa voie ferrée et son transporteur à bandes long de trois cents mètres, est le théâtre de toutes les opérations, qu'il s'agisse de chargement ou de déchargement.

Une tour rectangulaire se dresse au bord du silo, à laquelle on a accroché un bureau de contrôle. Cette tour constitue le cœur de l'entreprise, l'élément central qui donne son impulsion à chaque mouvement. Le transporteur à bandes qui longe le quai apparaît, de son côté, comme l'épine dorsale autour de laquelle vont s'articuler les diverses opérations. Au moment où cet article paraît, sept nouvelles cellules vont entrer en service, doublant la capacité du silo, pour la porter à 45.000 tonnes.

Train complet

Supposons l'arrivée d'un train complet, portant 1000 à 1300 tonnes de marchandises. Au pied de la tour, la voie ferrée le conduit au-

dessus d'une excavation qu'on ouvrira pour la circonstance. Les trémies ouvertes, le grain coule dans le caniveau, entraîné immédiatement vers les caves par deux transporteurs à chaîne.

Au même moment, peut-être, on procède au déchargement d'un navire venu d'Argentine et dont les cales renferment quelque 20.000 tonnes de maïs. Là, deux élévateurs pneumatiques entrent en jeu. Leur moteur puissant crée une différence de pression, et le tuyau que les dockers plongent dans la masse de marchandise va aspirer celle-ci. Un transporteur à chaîne, gainé de métal, entraîne les grains vers les bandes qui longent le quai avant de précipiter leur charge dans le sous-sol de la tour.

Les marchandises arrivées à ce point vont suivre un processus unique, qu'elles proviennent d'un train, d'un navire ou d'une péniche. Elevées à mi-hauteur de la tour dans les godets d'une bande transporteuse, elles sont déposées dans deux balances capables de recevoir deux tonnes et demie de charge. Ce poids atteint, elles glissent dans deux trémies qui les ramèneront vers de nouveaux élévateurs pour atteindre finalement le sommet de la tour et être dirigées par des tuyaux vers les différentes cellules.

Principe simple, fonctionnement rapide, puisque l'installation actuelle permet d'engranger 1000 tonnes par heure. Pourtant, tout cela procède d'une conception minutieuse et d'une longue élaboration.

Dans le bureau de contrôle, les spécialistes suivent ces mouvements sur un tableau synoptique lumineux où chaque étape franchie par les grains peut être suivie. Il suffit de peu de chose pour arrêter ou lancer l'opération: c'est l'automatisation complète, seule chance valable dont Euro-Silo disposait pour traiter de si grandes quantités.

Train in, train out

Si le déchargement des trains ne pose aucun problème, le chargement de ceux qui distribuent les céréales ne fait pas plus de difficulté. Un bras partant de la rampe transporteuse déverse le grain dans les trémies des wagons à la même vitesse que dans l'opération inverse. Il ne faut donc pas plus de

quelques heures pour que la rame chargée puisse se diriger vers un centre de triage où on l'orientera vers son destinataire.

On estime entre 170.000 et 200.000 tonnes par an les quantités de céréales transportées par fer pour Euro-Silo. Ceci ne représente qu'une partie du trafic total enregistré au Sifferdok. Actuellement, nous l'avons dit dans un autre article, les céréaliers travaillent encore selon les moyens traditionnels. Mais de plus en plus, le fer confirme ses qualités particulières. Le matériel, d'abord, répond à l'attente des utilisateurs. Les wagons fermés à trémies, du type Tds, conviennent bien pour le transport des grains, isolant ces derniers des intempéries, permettant un déchargement rapide et facile.

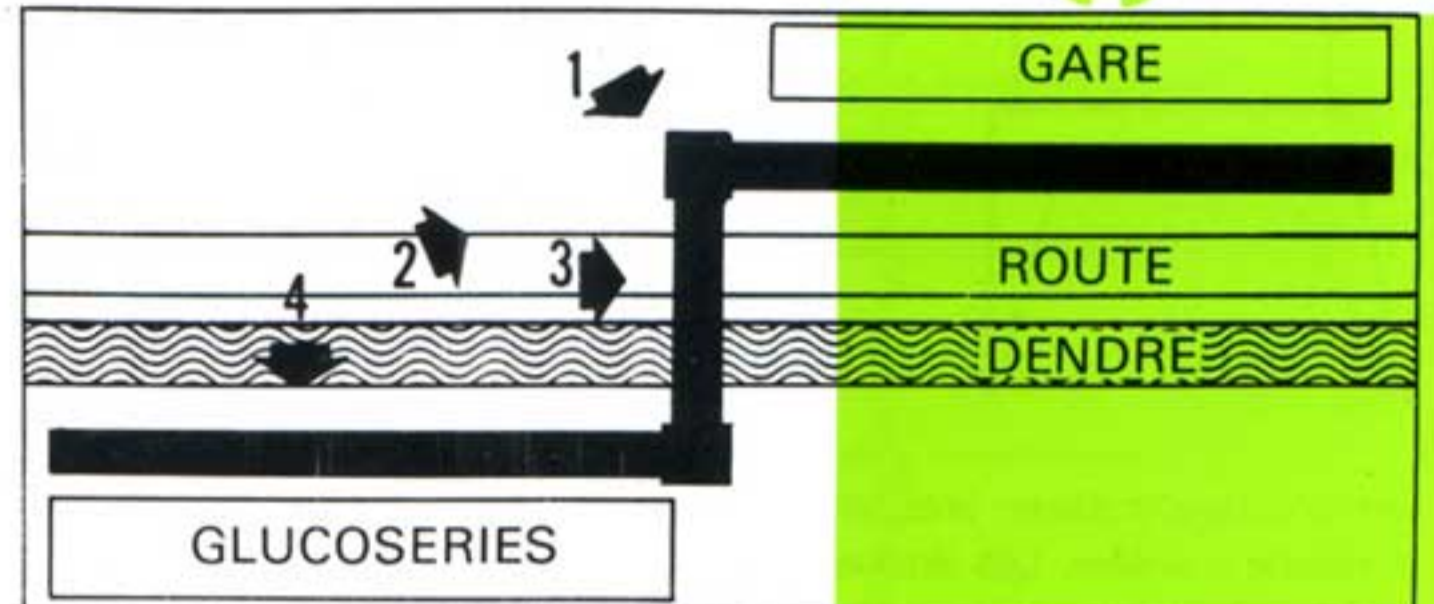
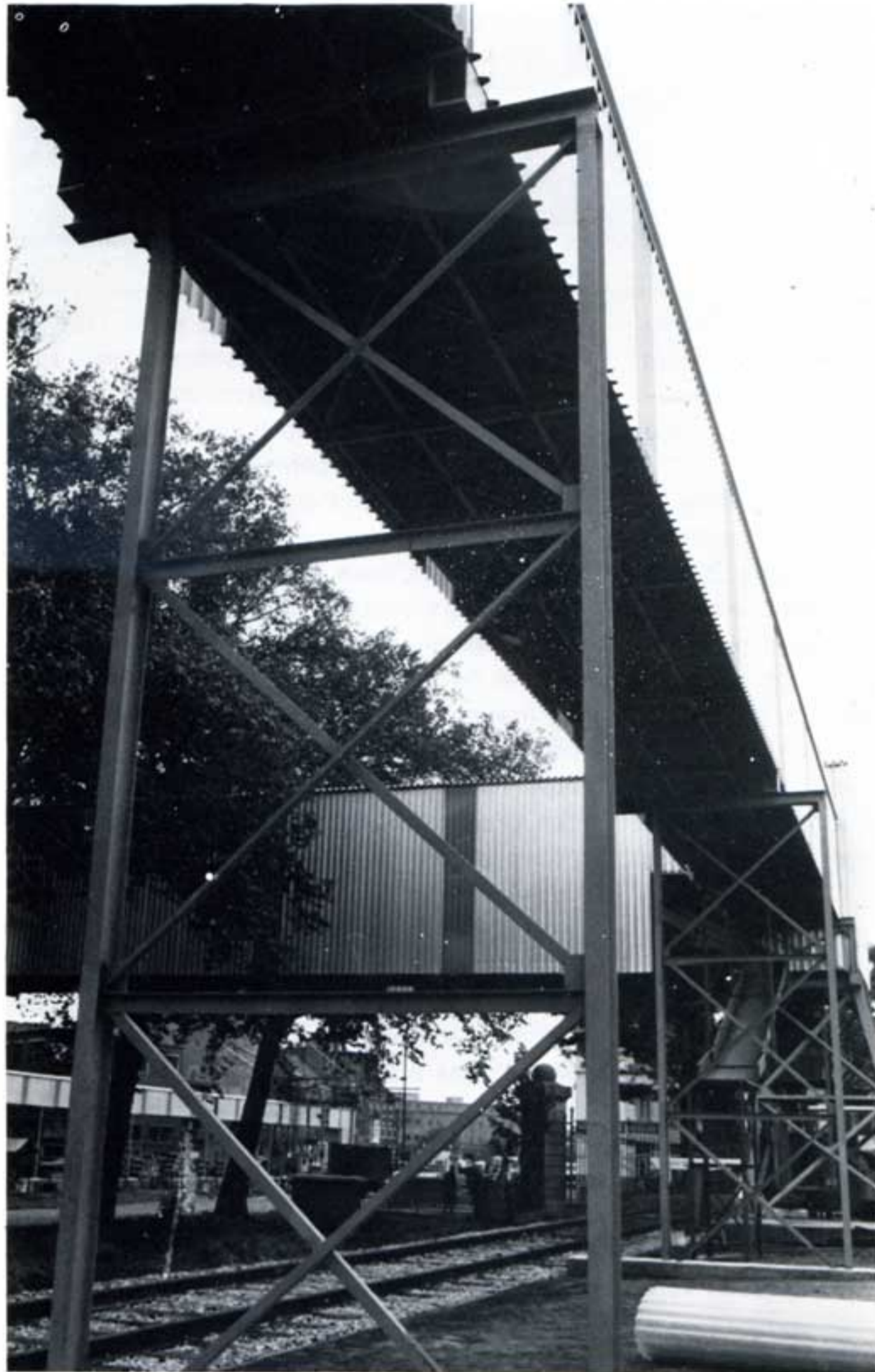
L'organisation du trafic constitue également un avantage. Le train roule par tous les temps, et il peut atteindre des charges que souvent, le réseau de navigation intérieure ne permet pas aux péniches.

Nous l'avons dit dans notre flash sur le marché céréalier: producteurs et destinataires ne sont plus nécessairement embranchés à la voie d'eau. L'arrivée dans leurs installations de rames de wagons, si elle implique un investissement, présente l'avantage de la simplicité: nul besoin de transborder la marchandise plusieurs fois en cours de trajet.

Ajoutons que certains producteurs français possèdent leur propre parc de wagons: plus de 5000 unités de 30 tonnes au total. L'augmentation continue de ce nombre témoigne de l'intérêt qu'ils portent au chemin de fer et laisse prévoir une utilisation plus importante encore de ce moyen de transport dans le trafic global des céréales.

Bien entendu, nous n'avons vu ici qu'un silo. D'autres entreprises transforment les céréales, pour en tirer des farines, des huiles, toute une série de produits de grande consommation. Certaines encore fabriquent des aliments pour bétail. Dans leur cas, il faudra adapter les moyens à la situation, c'est-à-dire choisir d'autres wagons (qui conviennent au transport de sacs, fûts, caisses), construire des installations adéquates pour le chargement de ces différentes unités, intégrer le raccordement dans des constructions plus complexes. Nous reviendrons sur ce problème.

LE PIPE-LINE DU MAIS



1



2



3



4

Les Glucoseries Réunies ne sont pas raccordées au réseau ferroviaire belge. Pourtant, les responsables de cette entreprise ont choisi de confier au chemin de fer d'importantes missions de transport.

Un problème se posait donc à Alost: comment transférer les marchandises de la gare jusque dans les installations de l'entreprise?

Le raccordement n'était pas imaginable: compliqué et coûteux, sa réalisation aurait posé des problèmes difficiles. On imagina de construire un pipe-line... ou quelque chose du genre. Du silo installé en gare d'Alost part donc une sorte de bande transporteuse; celle-ci traverse la route et la Dendre pour aboutir dans les cuves de l'entreprise où la marchandise est stockée avant traitement.

L'investissement peut paraître considérable. On comprend en lisant notre flash sur le marché des céréales, tout l'intérêt qu'il présente pour une entreprise qui achète ses matières premières en France.



Mercredi matin, 6 heures.

Les rues sont encore pratiquement désertes. Ici et là, quelques voitures passent à toute vitesse, des travailleurs matinaux attendent les premiers bus. Dans la cour à marchandises de la gare de Bruxelles Tour et Taxis, on travaille déjà. Des voitures particulières, des camions de toutes tailles franchissent les grilles d'entrée et se rangent le long des wagons répartis sur les 14 voies de réception.

On discute, on brandit des papiers de toutes les couleurs, on ouvre les lourdes portes des wagons frigorifiques et l'on décharge, caisse par caisse, les pêches, prunes, cerises, courgettes et pastèques de la Méditerranée.

Là, un camion passe de wagon en wagon, s'arrête, repart; douaniers et spécialistes du contrôle phytosanitaire y exécutent leurs tâches quotidiennes de vérification. En contrebas, dans

une longue file d'échoppes, les intermédiaires exposent les marchandises venues tout droit du soleil. Crayon en main, ils notent les ventes, évaluent les stocks et décident de nouvelles importations.

7 heures: l'animation monte en flèche; il est vrai que le mercredi est jour de grand marché. On fait la file pour emporter sa cargaison de fruits et légumes.

7 heures 30: le marché bat son plein. Il continuera jusqu'à 10 heures; à ce moment, le calme revient, mais toute la journée, les camions viendront prendre leurs charges avant de rayonner vers toute la Belgique pour livrer les pommes, poires, oranges, mandarines, citrons, choux-fleurs, salades, pois, pommes de terre hâtives, abricots, raisins, fraises, cerises, prunes, noix, châtaignes, etc...

200 wagons.

Une bonne partie de ces produits que nos horticulteurs ne nous fournissent pas ou en quantité insuffisante, nous arrivent de l'étranger par chemin de fer. Tour et Taxis, la plus importante gare fruitière belge, voit passer chaque année des milliers de tonnes de fruits et légumes que les producteurs italiens, espagnols et français nous envoient.

D'autres pays contribuent encore à cet approvisionnement, et on peut lire, parfois, sur les documents de transport, des noms de gares bulgares, hongroises, grecques... Mais il ne s'agit là que de transports irréguliers et de bien moindre importance.

En moyenne, 200 wagons attendent chaque jour les camions des grossistes. Cependant, ce chiffre fluctue selon les saisons: l'hiver connaît un rythme plus lent que l'été où, pendant plusieurs semaines, on atteint des pointes de 300 wagons par jour. Les périodes de grande animation correspondent à celles où, dans les pays chauds, on procède à la récolte: juillet-août pour les pêches, septembre pour les raisins...

On pourrait croire qu'il s'agit là uniquement de wagons frigorifiques, puisque nous parlons de marchandises périssables. Effectivement, les «frigos roulants» constituent la majorité du matériel utilisé. Certains produits, cependant, qui se conservent plus facilement, effectuent le voyage en wagons ordinaires. On peut noter encore les véhicules très spéciaux affectés toute l'année au trafic des agrumes: le réseau espagnol n'ayant pas le même écartement des voies que nos pays, il a fallu construire des wagons à bogies interchangeables; ainsi, lors du passage de la frontière hispano-française, les véhicules sont pourvus de bogies à écartement standard, opération plus simple et moins coûteuse que le transbordement de la marchandise.

Patte blanche.

Les trains Trans-Europ-Express-Marchandises affectés à ce trafic arrivent donc à Bruxelles. Là, avant que les grossistes ne prennent livraison des produits, on procède à des contrôles importants.

Contrôle phytosanitaire d'une part. L'Office National des Débouchés Agricoles et Horticoles, organisme lié au Ministère de l'Agriculture, a déterminé des normes de qualité que l'expéditeur doit respecter scrupuleusement. Ainsi, par exemple, les raisins doivent-ils avoir une teneur en sucre de 12% au moins, le diamètre minimum des pêches AA ne peut être inférieur à 8 centimètres... Il s'agit là de mesures prises dans l'intérêt des consommateurs et que les spécialistes de l'Ondah veillent à faire respecter. Au-delà de ce contrôle que nous appellerons «de calibre», les mêmes vérificateurs s'assurent de la bonne santé des produits. Il ne s'agirait pas d'offrir à la consommation des fruits extérieurement satisfaisants, mais qui porteraient, sans que quiconque en soit responsable, une quelconque maladie. L'Ondah dispose à cet effet, et si besoin est, d'un laboratoire spécialisé installé dans la cour même de la gare. Là, toutes les analyses utiles peuvent être pratiquées, et les produits jugés impropres à la consommation ou non conformes aux données légales y sont refusés sans excuse.

Au même moment, on procède au contrôle douanier. Après vérification des déclarations qui ont accompagné la marchandise, les douaniers vont pratiquer un contrôle établissant la conformité du chargement par rapport aux documents.

En fin de compte, ce n'est que sur avis favorable des services sanitaires, et si de leur côté, ils n'ont rencontré nulle fraude que les douaniers accorderont la mainlevée, en d'autres termes, un visa de déchargement.

Il s'agit là d'une tâche ardue, eu égard à la cadence de travail.



Plus vite.

Bien sûr, les fruits voyagent en wagons frigorifiques. Nul ne peut prévoir, cependant, ce qu'il en adviendra sur l'étal du maraîcher. Des fruits bien mûrs, «à point», retardés par un contrôle mal organisé deviendraient immangeables, sinon invendables. Et tous les services l'ont bien compris, qui s'efforcent d'accélérer les opérations de contrôle et renforcent leurs équipes aux périodes de pointe. Ils apportent de la sorte leur appui aux efforts réalisés par les chemins de fer des différents pays concernés.

En effet, la grande majorité des chargements sont conduits à destination par les trains les plus rapides, en régime de délai garanti, c'est-à-dire selon un plan d'acheminement pré-établi et scrupuleusement respecté. Les fruits et légumes viennent d'Italie (et même de Sicile!) en deux jours, de France et d'Espagne en un jour! Et il s'agit là d'une certitude: même quand les cols alpins sont fermés, en hiver, le train passe. L'avantage apparaît clairement: sauf incident chez le producteur, l'approvisionnement ne connaît pas de rupture, les trains arrivent dans les délais établis.

La vitesse de livraison, les contrôles sanitaires, tout cela est, bien entendu, nécessaire lorsqu'on touche un marché aussi important.

Achetez les beaux fruits!

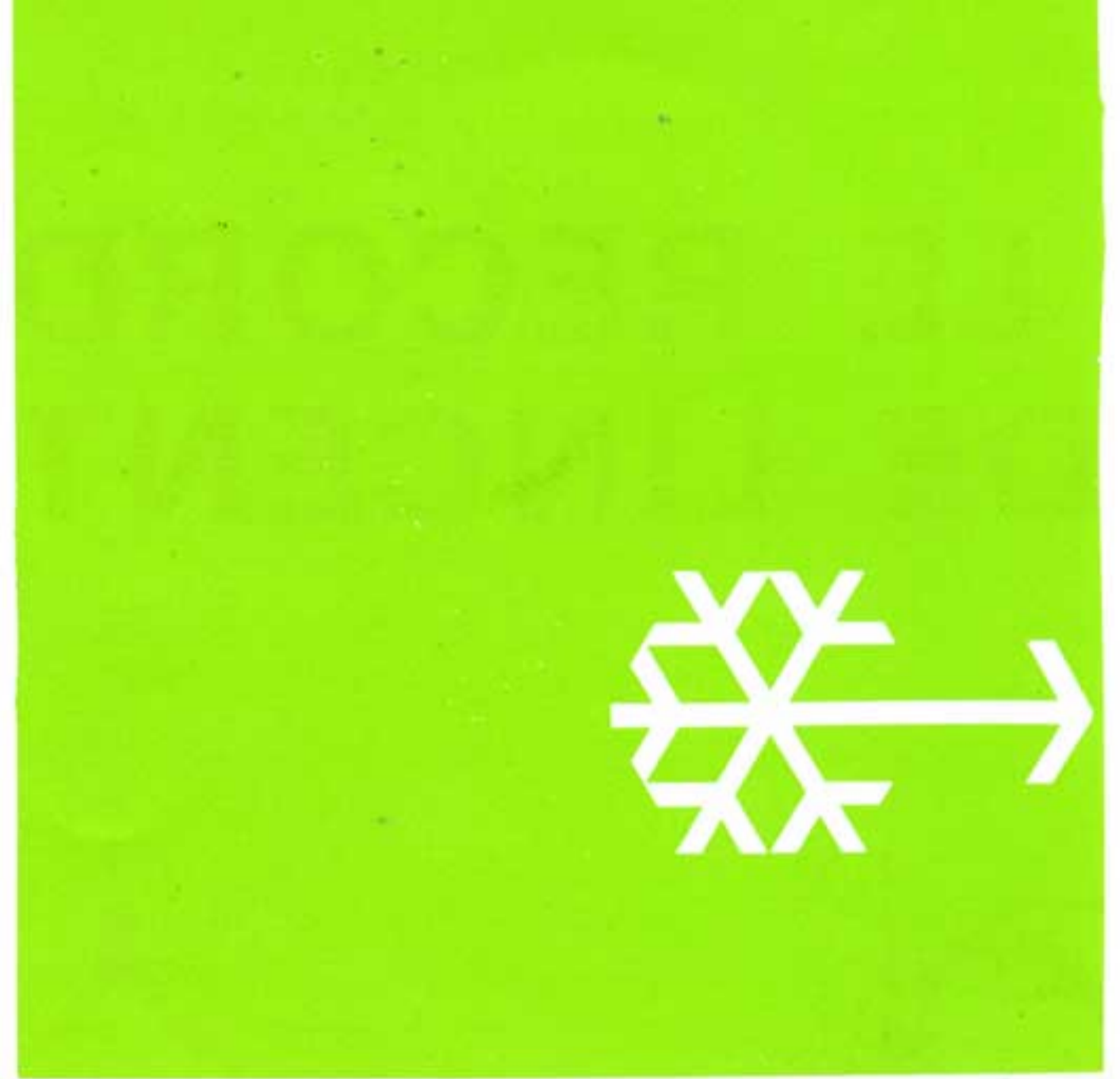
Les wagons rangés dans la cour, le chemin de fer se retire... ou presque. Il garde un œil vigilant sur les 14 voies, et veille à la bonne marche des manœuvres. Mais il laisse aux intermédiaires, grossistes et acheteurs place libre pour organiser le marché.

Lundi, mercredi, vendredi: grand marché. Le destinataire prélève cinq plateaux de fruits et légumes dans les wagons qu'il a achetés et les expose dans l'échoppe qu'il occupe en contrebas de la cour. Le marché conclu, les acheteurs reçoivent toutes les indications utiles pour manœuvrer leurs camions et prendre livraison. A cinq heures (le matin!), on compte déjà près de 80 camions dans la cour. L'animation grandit au fil des heures, et, passé la pointe de 10 heures, la cour connaît encore une certaine activité.

On peut aisément imaginer les difficultés causées par ces déplacements de véhicules lourds. Dans l'intérêt des utilisateurs, la S.N.C.B. a entrepris divers travaux d'aménagement parmi lesquels la construction d'un passage à niveau permettant d'instaurer un sens unique giratoire. Les échoppes dont nous parlions plus haut ont été construites à l'initiative de la «Coopérative des Importateurs de fruits et légumes» COMARFEL; cette mesure contribue à améliorer les conditions dans lesquelles se déroulent les transactions commerciales entre les importateurs et leurs clients. Ainsi, le marché qui, par la force des choses, s'est installé en gare de Bruxelles Tour et Taxis et qui n'a cessé de se développer au fil des années, s'est vu doter d'un équipement fonctionnel. L'action du chemin de fer ne se limite cependant pas au transport; il faut encore veiller, chaque jour, à ce qu'en toute simplicité, les usagers respectent la discipline tant en ce qui concerne la circulation que le stationnement des véhicules.

Dernier maillon.

Il nous reste à croquer les pommes douces, presser les oranges, dénoyauter les prunes... tous gestes quotidiens dont la banalité nous cache le travail accompli. On n'imagine pas que tant d'hommes, de machines, de papier, d'efforts aient été nécessaires. On ne pense même pas qu'à l'instant précis où le maraîcher pèse notre grappe de raisins, le processus n'est pas terminé. Car une fois les wagons vides, le chemin de fer doit encore ajouter un maillon à la



chaîne. On forme des trains, on répartit le matériel selon les destinations; on expédie aux producteurs ces «super-emballages» qui reviendront quelques jours plus tard avec une nouvelle charge, continuant cette rotation vitale.

Se rendre compte, c'est difficile! Du chargeur au routier, de l'aiguilleur au douanier, des centaines d'hommes ont ouvert la voie à quelque 200.000 tonnes annuelles de fruits et légumes.

En travaillant de concert avec les importateurs, le chemin de fer a rempli une mission de service public dont chacun se félicite, producteur comme consommateur. Mais il y a aussi les douaniers et délégués de l'Ondah qui, dans des conditions difficiles, s'efforcent de libérer les marchandises le plus promptement possible; eux aussi jouent un rôle — et non des moindres — dans cette longue chaîne.



LE RECORD DE LINCENT



Tout tient du record, dans ce trafic de pierrailles à destination de Lincient: la construction d'un raccordement provisoire au réseau ferroviaire, la rotation du matériel, la quantité de marchandises transportées chaque jour.

Posons le problème en quelques phrases.

La société Socol est chargée par l'intercommunale E 5 de construire un tronçon de l'autoroute Bruxelles-Liège long de 26 kilomètres.

Bien sûr, Socol est une entreprise dynamique, capable de mener à bien de grands travaux. A Lincient, où la société a planté son village de bois, un staff administratif d'une trentaine de personnes organise le travail du personnel de chantier (400 à 500 ouvriers). Ces gens disposent de huit mois et demi pour accomplir leur mission: une route large, solide, équipée de quatre entrées-sorties, de deux parkings et d'ouvrages d'art.

Pour fabriquer le béton armé et les revêtements hydrocarbonés (tarmac) nécessaires, il faut à Socol quelque 250.000 tonnes de pierrailles. La société passe contrat avec des exploitants de carrières établis à Quenast et Lessines. Reste à transporter cette importante masse de pierres à Lincient, et cela de telle sorte que le 15 décembre prochain, le tronçon puisse être prêt pour la circulation.

Quel transporteur pouvait, mieux que le chemin de fer, assurer dans les meilleures conditions l'alimentation massive et rapide du chantier? Les carrières de Quenast et Lessines étant raccordées au réseau belge, il suffisait d'établir à Lincient un raccordement provisoire assez long pour recevoir des rames d'une vingtaine de wagons.

En étudiant toutes les possibilités, en menant une politique résolument commerciale, les spécialistes du chemin de fer ont prouvé une fois de plus que ce moyen de transport est apte à répondre aux besoins les plus exigeants et possède un potentiel qu'il importe de développer et d'utiliser dans toute sa mesure.

Raccordement provisoire.

Le 28 février, les spécialistes se réunissaient sur place. Délégués de la société Socol et du chemin de fer étudiaient à Lincient la configuration du terrain pour dessiner en gros la forme des installations. Il fallait ensuite établir les plans précis et donner aux services techniques les directives utiles. Tout cela fut mené bon train: le 28 février, aucune infrastructure particulière n'existait à Lincient; le 27 mars, donc 19 jours ouvrables plus tard, le premier train pouvait amener à pied d'œuvre ses mille tonnes de chargement.

La petite gare de Lincient ne connaissait pratiquement plus aucun trafic. On choisit donc un terrain adjacent pour y construire la nouvelle voie. Celle-ci part de la ligne Landen-Gembloux et se prolonge sur près de trois cents mètres le long d'une fosse bétonnée où des engins de levage peuvent puiser les pierrailles déchargées par gravité.

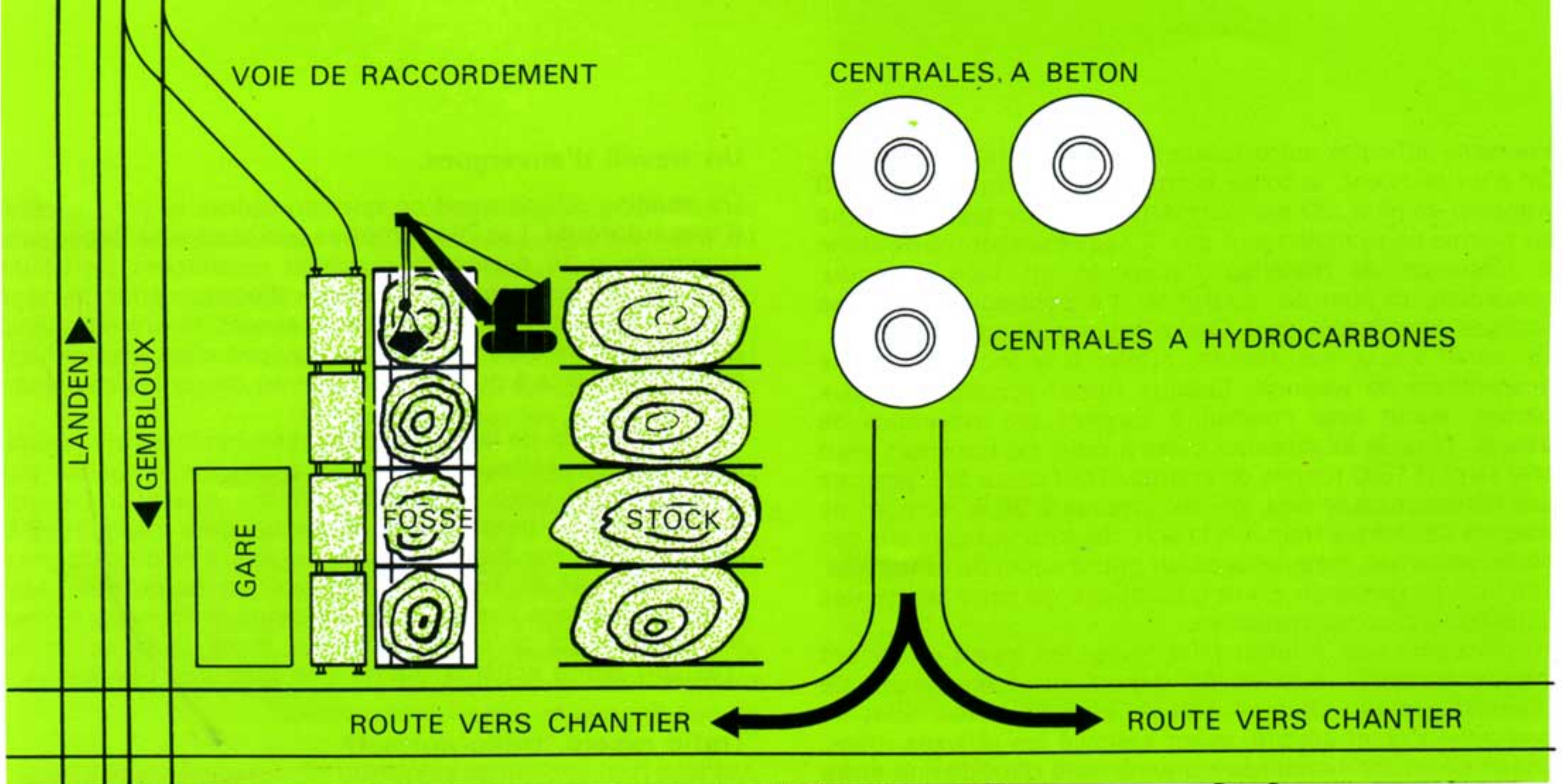
La fosse, profonde de plusieurs mètres, est compartimentée de telle sorte que les pierres soient réparties selon leur calibre.

De l'autre côté, deux grues dégagent la fosse et déposent les pierres sur des espaces de stockage également compartimentés, étape intermédiaire avant l'utilisation dans les centrales à béton et à hydrocarbonés.

Une vingtaine de wagons peuvent déverser leur charge. Un à un, ils sont vidés par simple ouverture du clapet en fond de trémie. Chaque fois, en quelques minutes, plus de 25 tonnes de pierres viennent grossir le stock.

Trafic record.

Le 28 mars, un premier train amenait sa charge à Lincient. Composé de 36 wagons comme tous ceux qui allaient suivre, il était le premier élément d'une chaîne importante qui avait exigé la résolution de quelques problèmes.



Première difficulté entre toutes: la composition des trains. On s'en souvient, la fosse permet le déchargement de 20 wagons; en plus, elle est compartimentée de telle sorte que les pierres ne se mélangent pas. Chaque wagon porte donc la référence du matériau transporté et, bien entendu, possédant un plan de répartition, l'expéditeur dispose les charges dans l'ordre idéal. Ceci n'est pas bien grave.

On aurait voulu, par ailleurs, atteler à la locomotive une quarantaine de wagons. Chaque rame, scindée en deux parties, aurait ainsi conduit à Lincient un maximum de pierres. Mais la locomotive utilisée pour ce transport peut tirer au plus 1500 tonnes de charge. Tout calcul fait, pour ne pas dépasser les limites, on dut amener à 36 le nombre de wagons de chaque train. On le voit, dans ce trafic, le chemin de fer utilise son matériel avec un grand souci de rentabilité; cela joue en faveur du client qui obtient, de cette façon, des conditions plus intéressantes.

En deuxième lieu, il fallait faire rouler les trains en tenant compte du trafic régulier. Au départ, un train venant de Quenast arrivait chaque nuit à Lincient. Très vite, le personnel s'étant adapté, ayant assimilé les réflexes utiles, un deuxième train établissait une navette quotidienne entre les mêmes points. On sait que les convois de marchandises roulent surtout de nuit, et ce surplus de circulation ne représentait pas encore de grosse difficulté. En mai, les carrières de Lessines allaient former un train quotidien supplémentaire. Et le mois d'août vit la mise en service d'un quatrième train formé à Quenast.

Pour assurer la bonne rotation des rames, les responsables ont dû tenir compte d'une circulation déjà dense, envisager plusieurs plans, plusieurs routes possibles; et le dernier train, parti de Quenast à 5 heures 12 chaque matin, doit en quelque sorte se faufiler entre les trains de voyageurs assez nombreux sur cette ligne.

Une collaboration étroite entre les services d'approvisionnement de la société Socol, les expéditeurs et les responsables du chemin de fer permit finalement d'aplanir les difficultés et d'amener chaque jour à Lincient 4000 tonnes de pierrailles.

On atteint là un très haut degré de rentabilité. 144 wagons effectuent une rotation quotidienne; 20 à 30 autres sont affectés aux mêmes opérations en tant que marge de sécurité; 4 locomotives donnent le maximum de leur puissance; tout cela permet, compte tenu des deux jours de repos hebdomadaire et de la période des congés, de déposer dans la fosse de Lincient plus de 250.000 tonnes de pierrailles en 7 ou 8 mois.

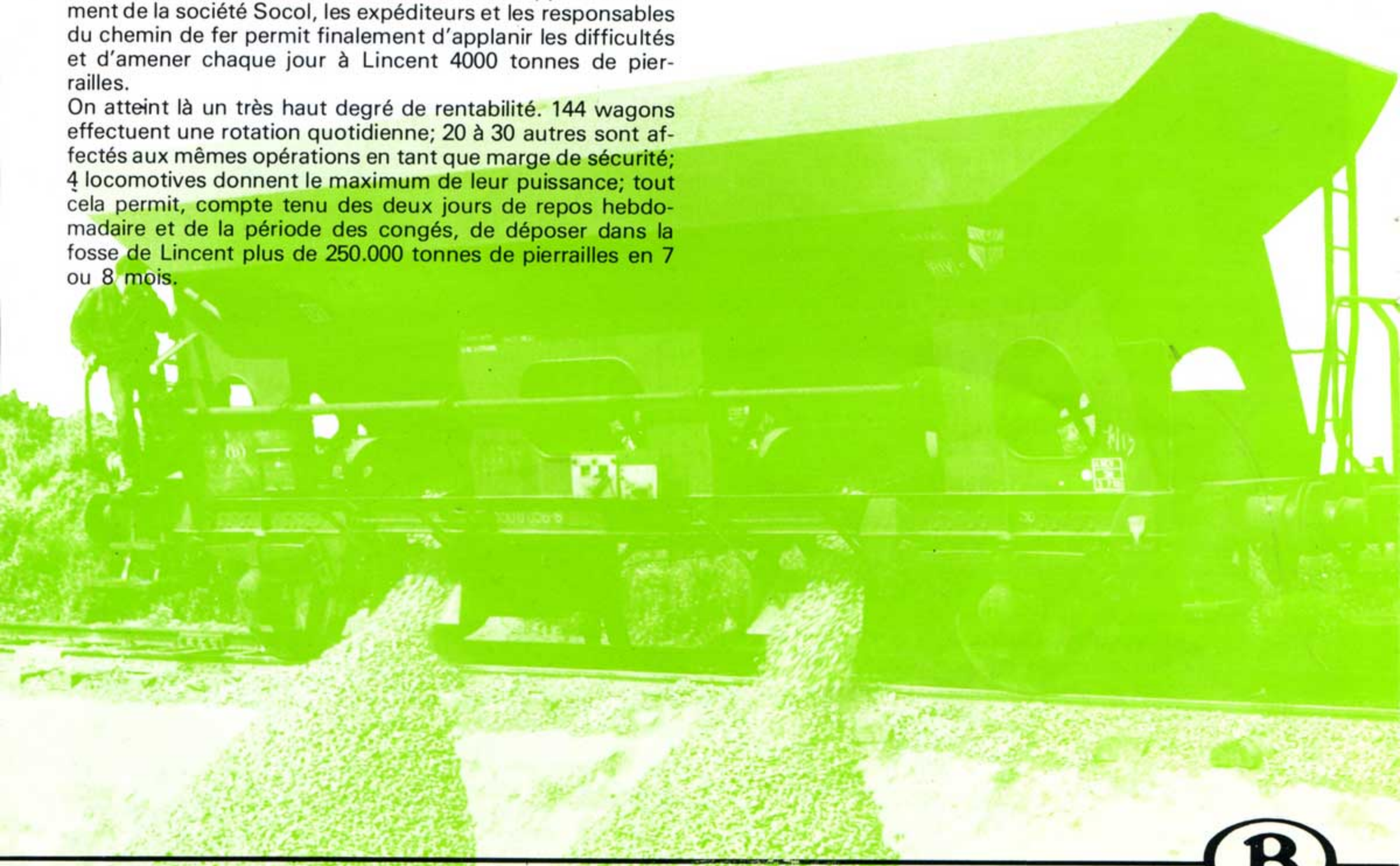
Un travail d'envergure.

On imagine difficilement ce que représente la construction d'une autoroute. Les 26 kilomètres que la société Socol aura construits le 15 décembre prochain constituent un travail d'envergure: après que les bureaux d'étude nantis de tous les relevés pratiqués sur le terrain eurent fourni les plans, une petite armée de spécialistes équipés d'un matériel important s'efforce à présent d'utiliser au mieux les délais imposés.

Le terrain voisin de la gare à Lincient en est le centre névralgique. Les matériaux stockés — pierrailles amenées par chemin de fer, ciment, goudron, bitume — sont traités par une centrale à béton assez moderne pour produire 300 mètres cubes par heure. Deux centrales à hydrocarbonés, d'une capacité de 150 et 200 tonnes par heure déversent chaque jour dans des camions plusieurs milliers de tonnes de revêtements qu'on répartira sur toute la longueur du chantier. Notre schéma donne une idée des opérations.

Trafic record, trafic normal?

Le visiteur est frappé par l'importance des travaux et des moyens mis en œuvre. Il se dit que chacun, dans sa branche, apporte le meilleur: Socol construit vite, les exploitants de carrières suivent, le chemin de fer exécute un plan de transport avec rotation accélérée. Pourtant, nul, en nous expliquant tout cela, n'a parlé de record. Les missions remplies de part et d'autre entrent dans les cordes des partenaires. Le chemin de fer, entre autres, prouve qu'il est capable d'assurer de tels trafics. Sans doute se révèle-t-il, de cette manière, à ceux qui n'y croyaient pas. Reste à utiliser son potentiel.



UN TRANSFORMATEUR DE 300 TONNES !

Les A.C.E.C. ont construit, récemment, un transformateur géant, triphasé de 640.000 KVA à 420.000 Volts, destiné à une entreprise chimique allemande.

Le transport d'un tel engin posait des problèmes divers : limite de poids par essieu si l'on choisissait la route; résistance des quais dans le cas d'un transport fluvial; impératifs de gabarit par voie ferroviaire...

Finalement, les responsables choisirent le train, et cela au terme d'une étude minutieuse.

En septembre, donc, le transformateur a quitté Marcinelle pour se diriger vers Westerholt, en Allemagne. Le convoi se composait du corps de l'engin, suspendu sur deux wagons spéciaux de 10 essieux chacun, le couvercle, une pièce de quelque 30 tonnes, étant chargé sur un autre wagon.

146 tonnes de tare, le poids propre du transfo... le convoi de 430 tonnes et 43 mètres de long partit de Marcinelle, traversa le nord du pays via Namur, Louvain, Diest, Mol, en direction de Hamont, à une vitesse de 40 kilomètres heure.

Un transport dont on se souviendra!



livret-indicateur pour le service international
de marchandises par wagons complets

(B) T.E.E.M. - T.E.C. - L.I.M.

treinboek van de internationale verbindingen
voor wagenladingen



L.I.M.

SUR SIMPLE DEMANDE

Vos marchandises vont passer nos frontières. Elles suivront d'abord un grand itinéraire international, aboutiront dans une gare de correspondance, et de là, pour atteindre leur destinataire, seront orientées vers d'autres lignes.

Le délai d'acheminement constitue pour vous une préoccupation essentielle: déterminant pour votre position concurrentielle sur le marché, important, peut-être, pour éviter une rupture de stocks, il intervient au premier chef parmi les conditions de transport que vous examinez.

La consultation des horaires internationaux peut vous aider à planifier votre travail.

C'est chose facile puisque les chemins de fer belges ont édité le L.I.M. (Livret indicateur Marchandises) qui reprend toutes les relations intéressant notre pays.

Lignes T.E.E.M., lignes de transport des containers, liaisons rail-route et autres relations internationales, nos lecteurs trouveront tout cela dans le L.I.M. Demandez-le au représentant commercial établi dans votre région, il vous le fera parvenir gratuitement.



LETTRES DE VOITURE INTERNATIONALES

Nous reproduisons ci-contre deux pages des nouvelles lettres de voiture internationales que la S.N.C.B., en accord avec les autres réseaux, utilisera à partir du premier janvier 1973.

Ces nouveaux documents présentent quelques modifications par rapport à ceux que l'on utilise actuellement. Nous avons mis ces changements en évidence à l'intention des lecteurs qui se chargent eux-mêmes de l'impression de leurs documents de transport.

Signalons à leur attention qu'il s'agit là des faces recto et verso de chaque volet, les inscriptions «rouges» restant identiques à ce qu'elles étaient jusqu'ici.

Les expéditeurs pourront épuiser leur stock d'anciennes lettres de voiture internationales; cependant, les chemins de fer insistent pour que les nouveaux modèles soient mis en service dès que possible.

Les parties situées à gauche de la ligne grasse doivent être remplies par l'expéditeur, les autres par le chemin de fer.
Die links der fettgedruckten Linie gelegenen Teile hat der Absender, die übrigen die Eisenbahn auszufüllen.
Le parti situato a sinistra della linea in grassetto devono essere riempite dal mittente, le altre dalla ferrovia.

Designare con una croce se qui conviene - Zutreffendes ankreuzen - Designare con una croce ciò che conviene (cases - Felder - caselle 20, 21, 27, 57)

12 Expéditeur, raison sociale - Absender, Firma - Mittente, ditta		36 Enregistré - Abgefertigt - Conteggiato		37	
13 Destinataire, adresse (ville et pays) - Empfänger, Adresse (Ort und Land) Destinatario, Indirizzo (città e paese)		38 de - von - da		38	
14 Catégorie Art - Specie		39 à - nach - a		40	
15 Agrès-Containers - Lademittel-Behälter - Attrezzi-Casse mobili Marque et No - Eigentumsmerkmal und Nr. - Sigla e no		40 Itinéraires - Leitungsweg - Itinerari		41	
16 Wagons - Wagen - Carri		42 A dédouaner à - Zu verzollen in - Da adoganare a		42	
17 Tare Eigengewicht Tare kg		43 Réexpédié de/pour - Neu aufgegeben von/nach - Rispedito da/per		43	
18 Lim de charge Lastgrenze Lim. di carico t		44 Palettes échangeables - Austauschpaletten - Palette scambiabili		44	
19 Essieux Achen Assi		45		45	
20		46		46	
21		47		47	
22		48		48	
23		49		49	
24		50		50	

19 Déclarations - Erklärungen - Dichiarazioni (CIM Art. 6, 12, 15, etc.)

20 Wagon complet / Wagenladung / Carro completo

21 Chargé par: Verladen durch: Caricato da: Expéditeur / Absender / Mittente

22 Adresse - marques - nos / Adresse - Zeichen - Nr. / Indirizzo - marche - ni	23 Nombre / Anzahl / Quantità	24 Nature de l'emballage / Art der Verpackung / Genere dell'imballaggio	25 Désignation de la marchandise - Bezeichnung des Gutes / Designazione della merce	26 Poids / Gewicht - Peso / kg	27 Marchandises / Waren - Merce
--------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------	-------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------	---------------------------------

LETTRE DE VOITURE - FRACHTBRIEF - LETTERA DI VETTURA



27 Prescription d'affranchissement - Frankaturvorschrift - Indicazione d'affrancazione (voir - siehe - vedi CIM Art. 17 § 2)

1. Franco de port - y compris / Franko Fracht - einschliesslich / Franco di porto - ivi compreso

2. Franco de tous frais / Franko aller Kosten / Franco di tutte le spese

3. Franco pour (somme déterminée) / Franko (bestimmter Betrag) / Franco per (somma determinata)

28	1	3
28	Débours / Spese anticipate / Monnaie / Valuta	
29	Remboursement / Nachnahme / Assegno / Monnaie / Währung / Valuta	
30	Intérêt à la livraison / Interesse an der Lieferung / Interesse alla riconsegna / Monnaie / Währung / Valuta	

31 Tarifs et itinéraires demandés - Verlangte Tarife und Wege - Tariffe e itinerari richiesti

32 Annexes à la lettre de voiture - Beilagen zum Frachtbrief - Allegati alla lettera di vettura

33 Informations pour le destinataire - Vermerke für den Empfänger / Informazioni per il destinatario (CIM Art. 6 § 12)

34 Avis d'encasement / Nachnahmebegleitschein / Avviso d'incasso assegno No

35 Bulletin d'affranchissement / Frankaturrechnung / Bolletino d'affrancazione

36 Pays - Land - Paese / Gare - Bahnhof - Staz No

37 Etiquette de contrôle / Kontroll-Etikette / Etichetta di controllo

38 Date d'expédition (jour-mois) / Versanddatum (Tag-Monat) / Data di spedizione (giorno-mese)

39 Arrivage / Empfang / Arrivo / No

40 Timbre à date de la gare expéditrice - Tagesstempel des Vers.-Bahnhofs - Bollo a data della stazione mittente

41 Timbre à date de la gare destinataire - Tagesstempel des Best.-Bahnhofs - Bollo a data della stazione destinataria

1

Trafic - Verkehr - Traffico		Codes - Code - Cifre		Montant - Betrag - Tassa encaisse au départ bei der Abfertigung einkassiert incassata alla partenza		FRANCO - FRANKO Monnaie du tarif Tarifwahrung Valuta di tariffa		PORT DU ÜBERWEISUNG - PORTO ASSEGNATO Monnaie du tarif Tarifwahrung Valuta di tariffa		Monnaie d'encassem. Erhebungswahrung Valuta d'incasso				
2	Débours - Port - Fracht Spese anteriore - Porto anteriore	Monnaie Wahrung Valuta	93	98	Cours Kurs Cambio	28					99			
3	Remboursement - Nachzahlung - Assenso	Monnaie Wahrung Valuta	94	98	Cours Kurs Cambio	29					99			
4	Port - Fracht - Porto de - von - da		74	75	Tarif appliqué Angew. Tarif Tariffa applicata	76	77	78	Prix p. unité Frachtsatz Prezzo p. unità	79	Poids taxé Frachtpfl. Gew. Peso tassato Kg	80	81	
82	Code Cifre	83	Km	Total du port - Gesamtfracht - Totale del porto		84	85	86						
87	Frais Ge - bühren Spese											98	Cours Kurs Cambio	
Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwahrung Valuta di tariffa	93	94	Cours Kurs Cambio	95	96	97	98	99				
5	Port - Fracht - Porto de - von - da		74	75	76	77	78	79	80	81				
82	Code Cifre	83	Km	87	Frais Ge - bühren Spese				85	86	91	92	98	Cours Kurs Cambio
Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwahrung Valuta di tariffa	93	94	Cours Kurs Cambio	95	96	97	98	99				
6	Port - Fracht - Porto de - von - da		74	75	76	77	78	79	80	81				
82	Code Cifre	83	Km	87	Frais Ge - bühren Spese				85	86	91	92	98	Cours Kurs Cambio
Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwahrung Valuta di tariffa	93	94	Cours Kurs Cambio	95	96	97	98	99				
7	Port - Fracht - Porto de - von - da		74	75	76	77	78	79	80	81				
82	Code Cifre	83	Km	87	Frais Ge - bühren Spese				85	86	91	92	98	Cours Kurs Cambio
Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwahrung Valuta di tariffa	93	94	Cours Kurs Cambio	95	96	97	98	99				
8	Port - Fracht - Porto de - von - da		74	75	76	77	78	79	80	81				
82	Code Cifre	83	Km	Total du port - Gesamtfracht - Totale del porto		84	85	86						
87	Frais Ge - bühren Spese											98	Cours Kurs Cambio	
Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwahrung Valuta di tariffa	93	94	Cours Kurs Cambio	95	96	97	98	99				
Indications de service - Dienstliche Vorschriften - Indicazioni di servizio		Somme payée par l'expéditeur Frankatur des Absenders Somma pagata dal mittente		92		66			67					
		Partie du port payé Davon verwendete Frankatur Quota del porto pagato		68					69					
		Reliquat disponible Restbetrag Differenza		70	71				72					
		Somme à percevoir du destinataire Vom Empfänger zu erhebender Betrag Somma da pagare dal destinatario							73					
		Report - Übertrag - Riporto		64					65					
		Montant général Gesamtbetrag Importo generale							67					
		Cours - Kurs Cambio		98					69					
		Reliquat Restbetrag Differenza							72					



DUPLICATA DE LA LETTRE DE VOITURE - FRACHTBRIEFDOPPEL - DUPLICATO LETTERA DI VETTURA

4

neige et soleil pour tous



TOUT COMPRIS.

Les vacances d'hiver organisées sont l'affaire de Raitour et F.T.S. La France, l'Autriche, la Suisse, les plages méditerranéennes et le carnaval de Nice...

Les programmes «hiver 72/73» de ces deux grossistes du tout compris sont dès à présent à votre disposition dans les agences de voyage accréditées.

NEIGE-EXPRESS.

Peut-être partirez-vous sans faire appel aux services d'une agence de voyages. Deux trains directs nés récemment peuvent vous intéresser.

LeSKI-EXPRESS vous conduira à Innsbruck et Bolzano.

Départ tous les vendredis entre le 5 janvier et le 2 mars 73; départs spéciaux les 6 et 13 avril. Retour vers la Belgique les samedis du 6 janvier au 3 mars, ainsi que les 7 et 14 avril.

18.42	↓	Bruxelles	↑	11.32
9.15		Innsbruck		20.56
11.57	↓	Bolzano	↑	17.40

L'ALPINA-EXPRESS aura pour destination Sierre et Coire.

Départ le 20/12/72 et chaque vendredi du 29 décembre 72 au 13 avril 73; retour le 30/12/72, le 2/1/73 et chaque samedi du 6 janvier au 14 avril 73.

21.35	↓	Bruxelles	↑	7.10
9.00		Coire		20.19
9.27	↓	Sierre	↑	19.20

Bon voyage, bonnes vacances!

INFORMATIONS *a noté*

LES AMERICAINS EN EUROPE

Les touristes américains connaissent bien l'abonnement Eurailpass. Il s'agit de cartes valables de 21 jours à trois mois et permettant de circuler librement en première classe sur la plupart des réseaux d'Europe Occidentale. La carte n'est pas vendue dans les pays de validité: elle s'adresse uniquement aux résidents d'autres continents désirant visiter l'Europe.

Depuis un an, en outre, le Student-Railpass permet aux étudiants, et pour un prix moindre, de circuler de la même manière en deuxième classe. Le succès de ces abonnements est considérable. La vente s'est chiffrée à plus de 150.000 cartes en 1971 et elle s'accroît régulièrement. Les neuf dixièmes sont vendus en Amérique du Nord. Les Américains n'ont donc pas condamné le chemin de fer comme certains le disent parfois sommairement.

LES ENFANTS VOYAGENT A MOITIE PRIX

Les enfants de moins de quatre ans ont de tous temps voyagé gratuitement en chemin de fer. Leurs aînés, âgés de 10 ans maximum, obtenaient pour leur part une réduction de 50%. Depuis juillet dernier, la Belgique a adapté ses catégories d'âge: de 0 à 4 ans, gratuit, comme auparavant; de 4 à 12 ans, réduction de 50%.

Cette réduction est obtenue pour tous les billets achetés en Belgique (gare ou agence de voyages) tant en service intérieur qu'international.

LA CHAÎNE DU FROID DE CASABLANCA A RUNGIS

Interfrigo se proposait, depuis quelque temps, d'établir une chaîne du froid ininterrompue entre l'Afrique et les pays européens. Les premiers essais ont eu lieu. Très concluants, ils ont satisfait tous les intéressés et ouvrent maintenant de sérieuses perspectives aux exportations nord-africaines vers notre continent.

Le 7 avril partaient du Maroc deux containers frigorifiques de 20', chargés de légumes frais. Embarqués à bord du bateau «Massalia» à Casablanca, les deux containers allaient arriver à Rungis le 11 avril dans l'après-midi. La

température imposée par le client avait été maintenue sur tout le trajet et les marchandises arrivaient donc fraîches et parfaitement conservées.

Un autre essai avait lieu simultanément entre Reggane, dans le sud algérien, et Munich, où la route, la mer et le fer se partagèrent le travail.

La satisfaction générale permet à Interfrigo d'envisager un trafic régulier sur plusieurs milliers de kilomètres. On le voit, les techniques de transport progressent rapidement et permettent aujourd'hui de remplir des missions toujours plus importantes.

COLIS POSTAUX: NOUVEL ACCORD AVEC LA GRANDE-BRETAGNE

Il y a peu de temps, le trafic des colis postaux entre la Belgique et la Grande-Bretagne était encore limité aux envois de 10 kg maximum, les Postes britanniques n'en acceptant pas plus.

Les chemins de fer belges et la Continental Express Limited (C.E.L.) ont conclu un accord aux termes duquel le trafic est maintenant ouvert dans les deux sens aux colis jusqu'à 20 kg. On utilise, pour l'envoi, les mêmes documents que dans le passé; toutefois, colis et bulletins d'expédition doivent porter la mention «via C.E.L.» (pour le bulletin, mention à inscrire dans la case «nom et adresse du destinataire»).

Signalons que les envois encombrants et les colis franco de taxes et de droits sont admis à ce trafic; par contre, les colis avec valeur déclarée et les colis avion ne sont pas acceptés. Le remboursement ne dépassera en aucun cas 11.000 francs.

pois	prix de transport: FB
jusqu'à 1 kg	99.—
3	122.—
5	161.—
10	230.—
15	389.—
20	495.—

Ces prix sont valables au départ de toute ville belge vers toute ville anglaise.

Dimensions maxima: longueur 1,5 m; longueur plus pourtour dans un autre sens: 3 m. Les colis encombrants sont admis moyennant le paiement d'un supplément.

TERRAIN DISPONIBLE

On nous signale un complexe industriel à vendre ou à louer, situé à Theux.

Ce complexe est raccordé au réseau ferroviaire belge; au niveau du premier étage, il peut donc recevoir 10 à 12 wagons. L'accès en est facile par les routes et autoroute de l'est du pays. Pour tout renseignement, on peut s'adresser à l'agence commerciale S.N.C.B., Rue Xhavée, 14, 4800 Verviers, tél. 087/308.40.

LES CHEMINS DE FER FRANÇAIS NOUS COMMUNIQUENT...

Il peut arriver que pour un envoi de marchandises normalement acheminées en régime de petite vitesse, une livraison plus rapide soit nécessaire pour éviter une rupture des stocks ou répondre à une commande urgente. Les services de la Représentation Générale des Chemins de Fer français en Belgique ont alors la possibilité de prendre les dispositions utiles pour que le transport soit effectué en grande vitesse sur les lignes de la S.N.C.F. Il suffit de signaler les problèmes de l'espèce au service «client» de la S.N.C.F. en téléphonant à Bruxelles au numéro 02/17.00.20.

N'hésitez pas à faire appel à eux en cas de besoin.

UNE FICHE IMPORTANTE

Les clients du chemin de fer possèdent parfois un matériel varié de manœuvre et de manutention des wagons: engins de trainage et de poussée, culbuteurs, transbordeurs, appareils de pesage, vibrateurs pour le déchargement des trémies, dégeleurs...

L'U.I.C. a édité à ce propos une fiche indiquant les conditions à respecter pour la construction et l'emploi de ce matériel. Le but de cette fiche: prévenir les dommages qui pourraient être causés aux wagons... et toutes les suites possibles.

Les intéressés peuvent obtenir la fiche sur demande à la S.N.C.B., direction du Matériel et des Achats, bureau 23-3, 17, rue de Louvain, 1000 Bruxelles.

pour vous 

1/10/72: ACCORD AUTRICHE - C.E.E.

Un accord prévoit un régime préférentiel en matière de droits d'entrée et taxes d'effet équivalent pour certaines marchandises originaires de la C.E.E. et de l'Autriche.

Le bénéfice de ce régime préférentiel est subordonné à la production d'un certificat de circulation A.OS.1 visé par la Douane du pays d'exportation, à soumettre au préalable au Ministère des Affaires Economiques.

Pour les colis postaux dont la valeur n'excède pas 50.000 F., il est fait usage d'une déclaration A.OS.2.

LA S.N.C.B. A ROTTERDAM

Depuis le premier octobre, Monsieur D'Hont assume les fonctions de représentant commercial de la S.N.C.B. à Rotterdam.

Pendant plusieurs années, Monsieur D'Hont a travaillé, au sein de la direction commerciale, dans le département « trafic international ». Il y a acquis la formation professionnelle indispensable pour mener à bien sa mission de représentation aux Pays-Bas.

Nous lui souhaitons bon travail et plein épanouissement dans ses nouvelles fonctions.

Mr D'HONT,
représentant commercial S.N.C.B.
's Lands werf, 16
Rotterdam
Tél. 13.55.50



**votre
remorque**



**prend
le train!**

Les wagons kangourou sont spécialement conçus pour le transport de vos remorques routières.

A la sécurité, ils allient la rapidité d'un transport combiné par route et par fer.

Voie libre sur toute la ligne, mobilité du camion semi-remorque, économie de personnel sur l'essentiel du trajet, trois atouts à mettre dans votre jeu.

Embarquement à Bruxelles ouest, Anvers schijnpoort, Charleroi sud quais, Liège-Bressoux terminal, pour la France et l'Italie.

Pour tous renseignements:

T.R.W.s.a.

Rue Vandepereboom,
1080 Bruxelles
Tél.: 02/25.62.51,
téléx: 24.829

**depuis 1966
ce train polluant
n'existe plus.**

