

# inFormations S.N.C.B

BULLETIN DE  
LA DIRECTION  
COMMERCIALE  
DES CHEMINS  
DE FER BELGES

PERIODIQUE BIMESTRIEL  
JUN

ⓑ

3/73





La tradition, née d'un sens pratique très aigu, voulait que les raffineries s'implantent dans les zones portuaires ou tout au moins à proximité.

Les temps changent avec les progrès techniques. Les ingénieurs construisent aujourd'hui des oléoducs à grande section qui permettent un approvisionnement massif et régulier des raffineries en matière première et qui, d'autre part, contribuent à dégorger les espaces de stockage en dirigeant les produits finis vers les utilisateurs ou les intermédiaires.

Le complexe Chevron, dans la zone industrielle de Feluy, est ainsi relié à Anvers par pipeline. Après un an d'exploitation, nous constatons avec intérêt (et pour cause!) que le chemin de fer joue aussi un rôle important à Feluy. Les wagons citernes transportent près d'un million de tonnes de produits pétroliers entre la raffinerie et les centrales électriques ou diverses industries.

Nous y consacrons un dossier important.

Par ailleurs, nous faisons écho à une sympathique manifestation qui a réuni quelques personnalités à Lommel, le 12 avril, autour d'un symbolique dix millièmes wagon. Quelle distance entre les fuels lourds dont on remplit les wagons calorifugés à concurrence de 50 à 60 tonnes par unité et ces fragiles verres d'ampoules produits par les ateliers EMGO au cœur de la Campine! Une fois de plus, on découvre ici quelques exemples d'une gamme de possibilités étonnamment large qui constitue l'un des caractéristiques du chemin de fer, transporteur polyvalent.



## SOMMAIRE



## CONTENEURS

Terminal à  
Bruxelles  
p 23



## NOUVELLES B

La S.N.C.B. en 1972:  
p 14-15  
Dans les agences  
commerciales  
p 18



## EQUIPEMENT

Nouveaux wagons  
à céréales  
p 22



## ENTREPRISE

Les fuels  
par chemin de fer  
p 3 à 11  
EMGO:  
10.000 wagons  
p 16-17  
Transport  
exceptionnel  
p 12-13



## TARIFS

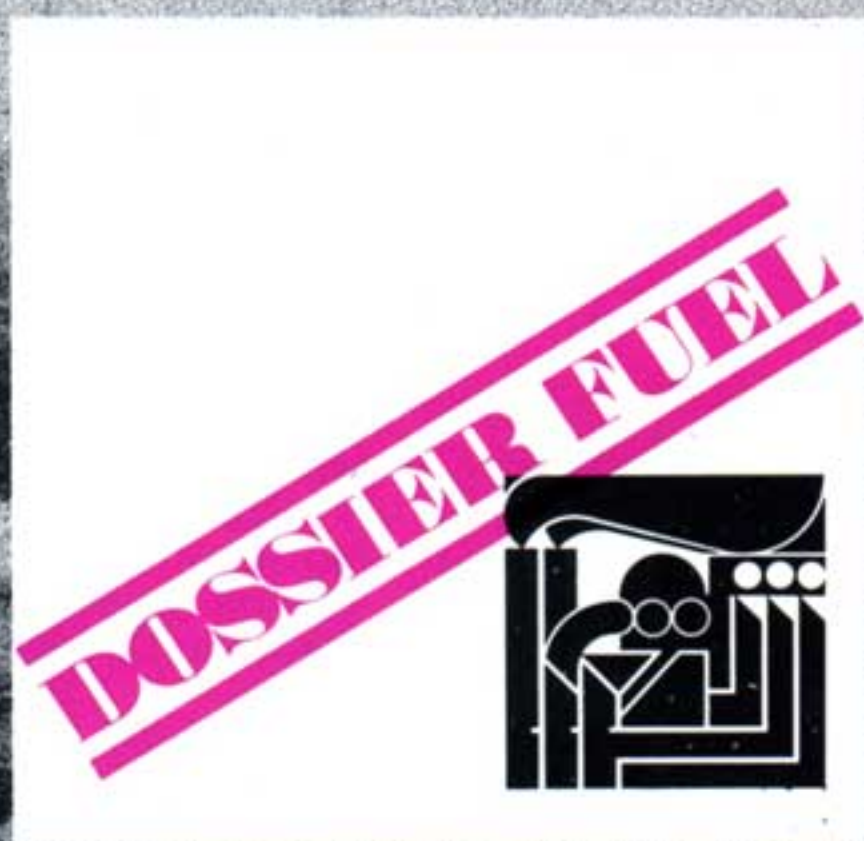
RIV:  
nouvelle annexe  
p 19



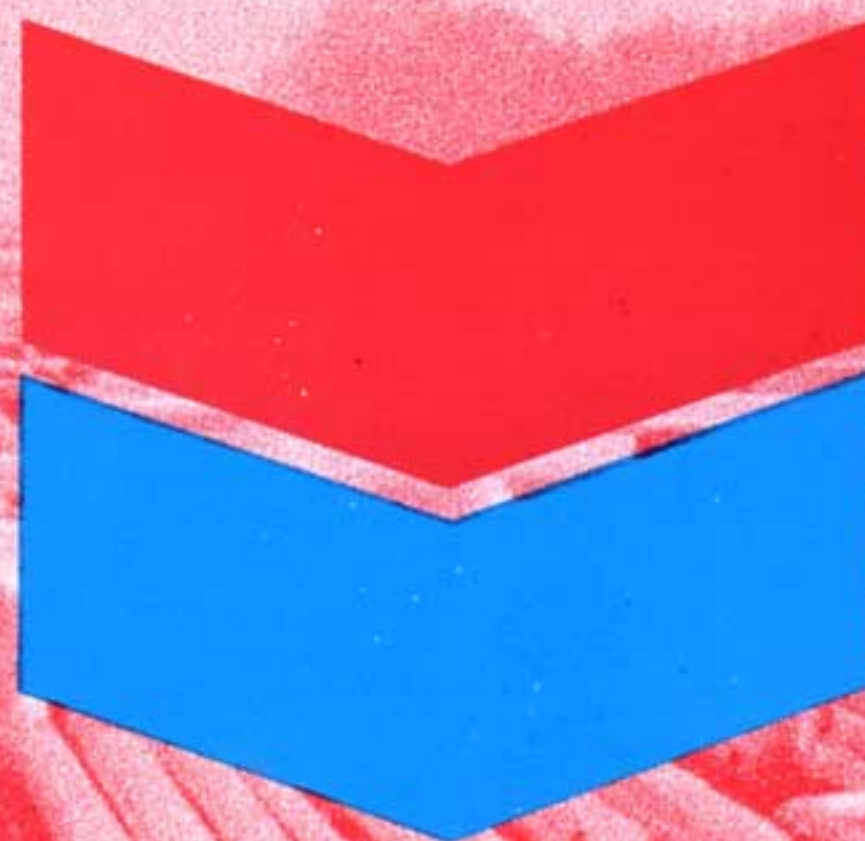
## TOURISME

Wagons-lits  
Relation améliorée  
p 20-21





# boulevard des tuyauteries



Feluy, au cœur du Hainaut, à deux pas de Nivelles, trois pas de La Louvière... Un coin perdu où, parfois, entre les arbres, on voit passer le reflet des voitures lancées à grande vitesse sur l'autoroute Bruxelles-Paris.

A quelques mètres de la route rapide, deux cheminées signalent la présence d'une raffinerie. Chevron Oil Belgium a implanté là son centre de production.

Pourquoi là? Les entreprises de transformation du pétrole n'ont-elles pas choisi une fois pour toutes de s'installer dans les zones portuaires?

Les raisons économiques ne manquaient pas. Feluy n'est donc plus ce coin perdu dont on n'espérait pas grand chose.





## Recyclage

D'abord, la société Chevron voulait développer son marché, compléter sa production, déboucher sur les pays voisins. Feluy se trouve au croisement de deux grands axes: Anvers-Charleroi et Mons-Charleroi. On estime que la majorité de la population belge est concentrée autour de ces grandes lignes.

En 1968, lorsque les spécialistes étudiaient le projet d'implantation, la région du centre vivait un recyclage intense. De 87 une dizaine d'années plus tôt, le nombre des centres d'exploitation de la houille était passé à 4; d'où substitution par le pétrole et nécessité de créer des emplois nouveaux.

On délimite un zoning industriel à Feluy. Chevron tend l'oreille. Un problème: l'approvisionnement. La question n'est pas aussi cruciale qu'il n'y paraissait de prime abord. Puisqu'un pipeline quitte Rotterdam vers Anvers, pourquoi ne pas le prolonger d'une centaine de kilomètres, et le doubler afin de pouvoir expédier des produits finis vers le centre de stockage de Kallo, près d'Anvers? Conduit à grande section, ce pipe peut amener chaque année 5 millions de tonnes de pétrole brut à Feluy.

## Satisfaction sur tous les plans

Le premier occupant du zoning industriel de Feluy fut donc la raffinerie Chevron, puisant dans la population locale quelque 300 personnes dont la plupart allaient, en une année, recevoir d'instructeurs spécialisés, un enseignement complet, et devenir bien vite le premier noyau wallon de spécialistes du raffinage.

Investissement? Considérable, on s'en doute. Il fallait construire moderne et surtout faire sortir de terre une raffinerie complète de grande capacité.

Situation? Excellente, de l'avis des responsables.

Débouchés? Intéressants: raccordement au réseau ferroviaire belge simplifié par l'existence d'un faisceau mis à la disposition de tout le zoning; réseau routier très pratique pour la distribution par camions (autoroutes de Wallonie et Bruxelles-Paris), proximité du canal de Charleroi, une des voies navigables les plus importantes du pays.

Réserves? Suffisantes pour que la production et la distribution ne connaissent pas d'interruption. On peut stocker, dans quatre réservoirs, 160.000 m<sup>3</sup> de pétrole brut arrivé de Kallo par pipeline; dans 65 autres réservoirs, de tailles variées, il y a place pour 900.000 m<sup>3</sup> de produits finis. Les trois plus gros (ceci pour l'anecdote) ont une capacité de 80.000 m<sup>3</sup> chacun.

Environnement? Préservé. Selon le vœu de la direction, les ingénieurs ont appliqué les procédés les plus modernes pour combattre la pollution. Un petit bois a été maintenu entre les installations et l'autoroute. Au détour d'une des longues routes tracées dans cet ensemble de 250 hectares, on peut même voir une chapelle rurale ancienne, maintenue en état.





## Univers de tuyaux

Le pétrole arrive donc de Kallo. Après un bref séjour dans les cuves de stock du brut, il passe par les unités de production pour en sortir sous forme d'essence, de soufre, de gaz LPG, de gasoil, de naphte, de fuels divers dont les centres de contrôle feront de savants mélanges suivant la demande de la clientèle. Les différentes zones de la raffinerie sont établies autour du boulevard des tuyauteries, véritable enchevêtrement d'artères et de veines où circule le produit sous ses diverses formes et qui établissent le circuit requis entre les réservoirs et les unités de production.

Les zones de stockage sont une forêt de cylindres de tailles variables et qui s'élèvent jusqu'à près de 15 mètres. La zone de production comprend fours, cheminées, groupe de distillation du brut, équipements pour le traitement du naphta, et le „Rheniformer“, premier équipement du genre utilisé en Europe et qui permet la production d'essence à haut indice d'octane...

Dans la zone des „utilités“, on procède aux travaux annexes: traitement des eaux, par exemple.

La zone de chargement s'étend à proximité du canal: faisceau de 5 voies ferrées grâce auquel on charge en moyenne 5 à 6 trains par jour; aire pour chargement des camions, avec un parking pour 180 véhicules; port fluvial équipé de deux points de chargement pour allèges de 1300 tonnes.

Dans la zone administrative, enfin, on trouvera les bureaux, le mess, les vestiaires et douches, un laboratoire d'analyses...

N'entrons pas dans le détail de la fabrication: nous y rencontrerions trop de pierres d'achoppement. Il est vrai que le pétrole brut contient tant de possibilités!

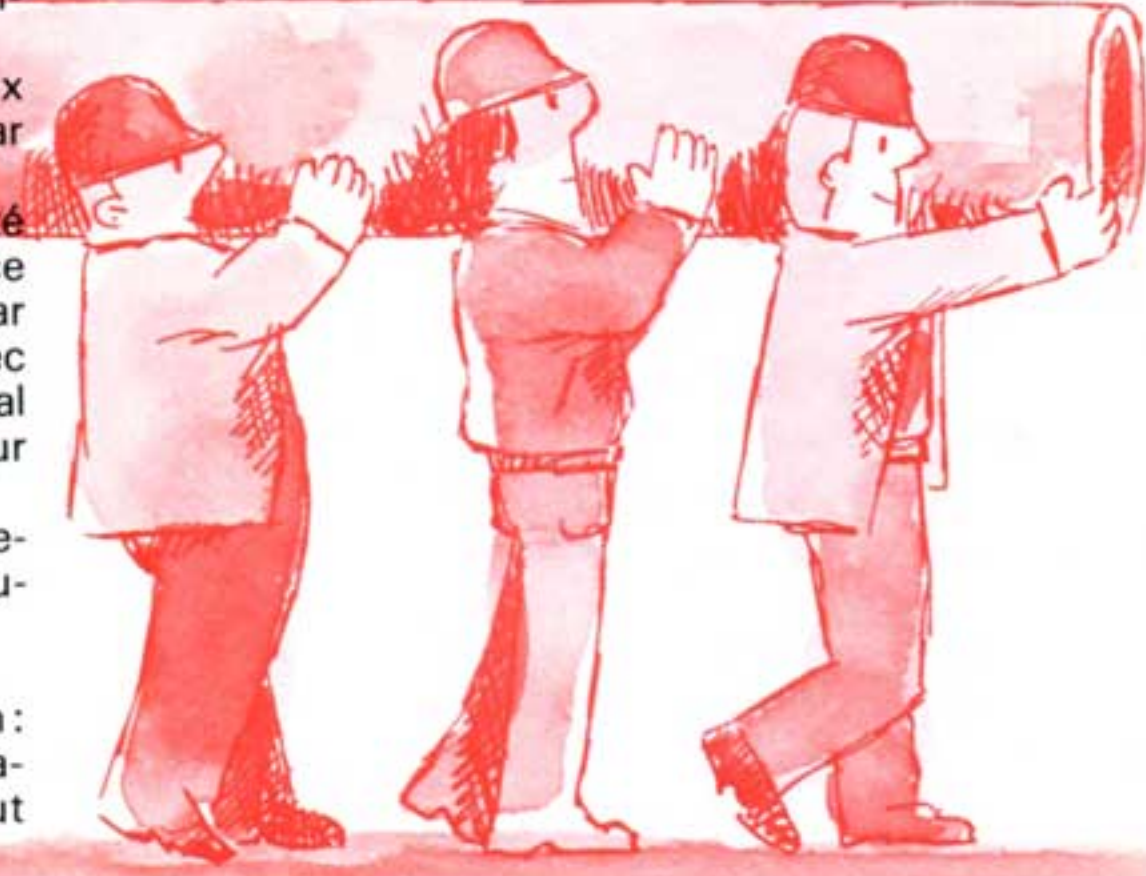
## Production

Actuellement, la production annuelle totale de la raffinerie approche les 5 millions de tonnes. On imagine les soins qu'il a fallu accorder à la conception de la distribution. Sous peine d'engorgement, il faut que chaque jour, 16.000 tonnes de produits quittent la raffinerie. C'est une moyenne, bien sûr, le chiffre exact étant sujet à fluctuations.

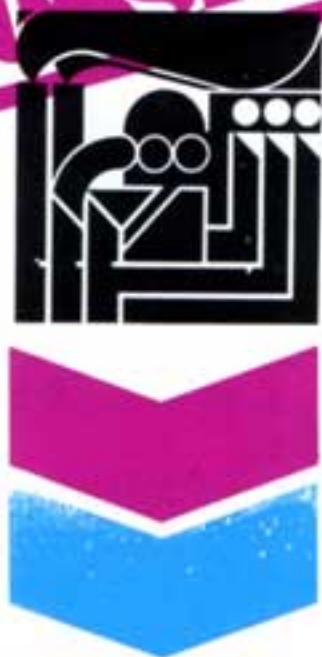
Une partie du produit est acheminée par pipeline, soit vers les réserves de Kallo, soit vers une centrale électrique distante de quelque 60 kilomètres.

Péniches et camions emportent les produits vers les entreprises embranchées à la voie d'eau ou en „porte-à-porte“, pour l'approvisionnement des stations-service et des revendeurs.

Enfin, des trains complets sont chargés le long de deux quais à concurrence de 4000 tonnes pas jour environ.







## Par chemin de fer

Premier quai. Le plus long, équipé de treize bras pivotants irrégulièrement espacés, il est coincé entre deux voies assez longues pour recevoir 11 wagons chacune. Ce point de chargement est exclusivement réservé aux trains qui rouleront vers les centrales électriques: on n'y traite que le fuel lourd, encore appelé fuel noir.

Les wagons qui stationnent le long de ce quai sont des citernes calorifugées de 60, 65 ou 67 m<sup>3</sup>. Un train complet se compose de 22 wagons répartis sur deux voies, et que deux spécialistes peuvent remplir en moins de trois heures (plus de 300 tonnes à l'heure!).

Sur l'autre quai, équipé de deux bras mobiles, on suit un tout autre programme. Ici, on charge indifféremment les produits lourds destinés à l'industrie belge ou luxembourgeoise et les produits légers transportés en wagons non calorifugés.

Pour le Luxembourg, on forme des rames de 9 wagons, la configuration du réseau ne permettant pas d'en faire circuler davantage avec une seule locomotive. Le quai a donc été conçu en fonction de telles rames. Les deux voies sont recouvertes, sur quelques dizaines

de mètres, par une toiture qui abrite les bras de chargement et les différentes „arrivées“ de produit auxquelles ces bras seront raccordés selon la circonstance.

Un treuil placé à l'extrémité de chaque voie commande, au moyen de câbles, un wagonnet qu'on accroche à la rame de wagons. De la sorte, pas besoin d'une quelconque motrice pour placer les citernes sous les bras de chargement.

## Records

On a enregistré des records de chargement. Le 24 mai, par exemple, six trains ont quitté la raffinerie; parfois, en période de pointe, on peut donner le départ à sept trains, ce qui représente alors quelque six mille tonnes de fuels.

Si l'on peut, théoriquement, charger environ 11.000 tonnes par jour, en fait, la moyenne quotidienne actuelle est de cinq trains. C'est un rythme qui ne pose pas de problèmes et permet de satisfaire aux besoins de distribution de l'entreprise. Dans l'avenir, bien entendu, en même temps que la raffinerie produira plus (6 millions de tonnes et plus), on devra solliciter davantage les installations ferroviaires. Les concepteurs l'ont prévu.

## Economies

Les wagons affectés à ces transports, qu'ils soient mis à disposition par les chemins de fer ou qu'ils appartiennent en propre à la société, effectuent des rotations rapides: 24 heures pour les centrales électriques, toutes situées en territoire belge, 48 heures pour l'industrie luxembourgeoise — chargement, trajet, déchargement et retour additionnés. Le nombre de wagons utilisés en est d'autant plus réduit. Par ailleurs, Chevron a affecté aux opérations de chargement un personnel vraiment res-

treint. L'automatisation poussée a ses avantages: les opérateurs n'ont plus, à la limite, que fonction de surveillance. Deux hommes suffisent pour charger en trois heures 1000 tonnes de fuel lourd au premier quai. Un opérateur, muni d'un appareillage moderne, peut travailler seul au deuxième quai. Total: trois personnes polyvalentes qui peuvent, de jour ou de nuit, selon les circonstances, procéder au chargement de n'importe quel produit. Trois sur trois cents, c'est-à-dire un pour cent du personnel employé à Feluy.

## Rendement

En 1972, la raffinerie a utilisé près de 90% de ses possibilités, fait rare puisqu'en général, on se contente d'un rendement proche de 60% au cours de la première année d'exploitation. Dès le début de 1973, elle a tourné à plein rendement.

Ces chiffres élevés expliquent sans doute l'importance des tonnages réalisés par le chemin de fer dès le départ: environ 830.000 tonnes pour l'année, soit 20% des produits expédiés. La proportion est plus élevée encore en ce qui concerne les produits lourds: 40% des expéditions.

Les clients? Des centrales électriques, bien entendu, quelques usines belges, l'industrie luxembourgeoise, et... on le comprend, le chemin de fer, lui-même consommateur de fuels.

Chevron Oil Belgium s'est hissé parmi les trois plus importantes entreprises pétrolières belges. Sa raffinerie est l'une des plus modernes. Ses dépôts, établis dans le pays entier, établissent le lien avec les 1800 stations-servie aux chevrons bleu et rouge. Enfin, elle fabrique des huiles et possède un département de production de tarmac.

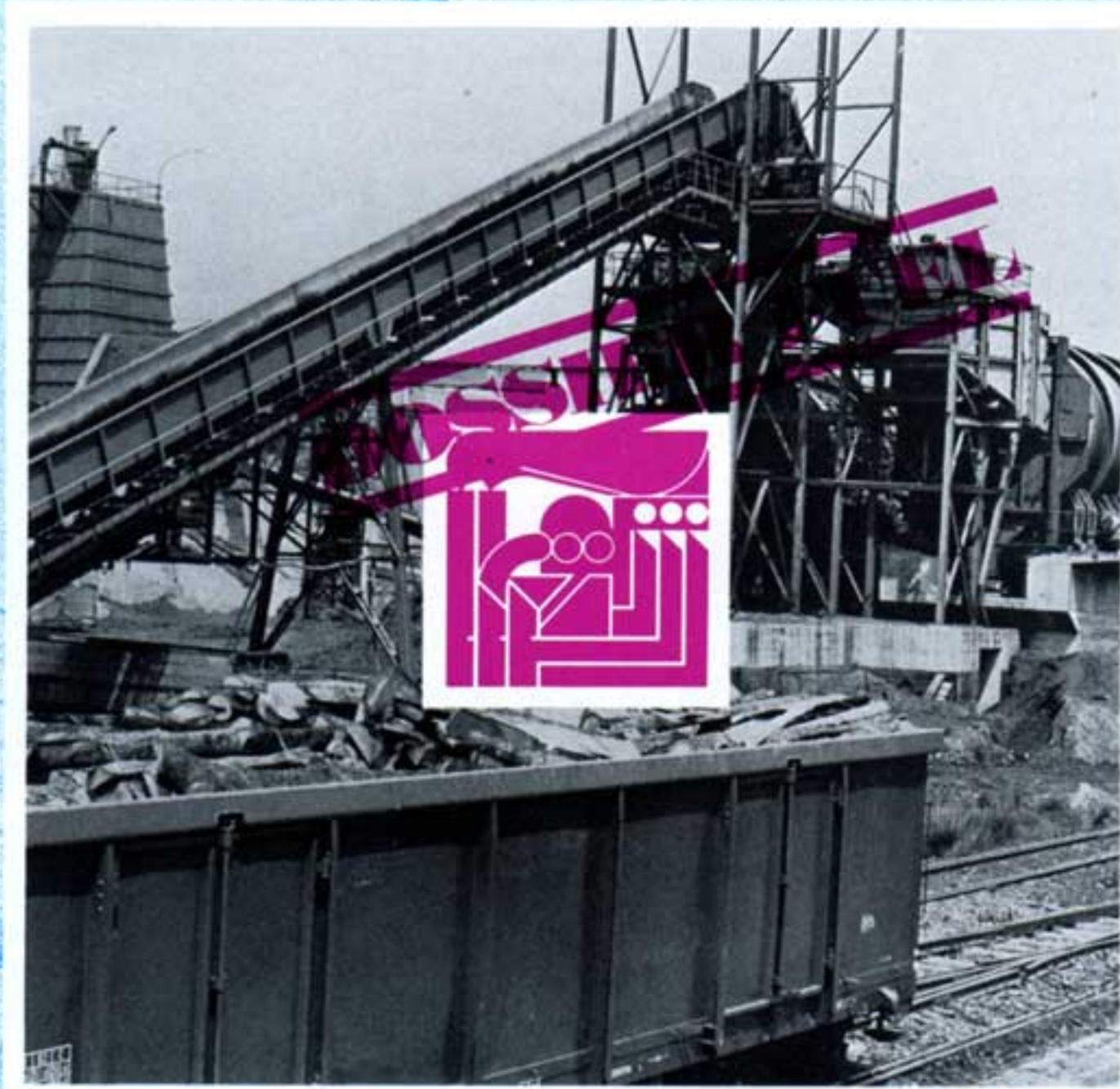
Elle est née en 1968. On peut dire que depuis, elle a fait du chemin!





# la métamorphose des rondins

Regardez bien ce papier que vous tenez en mains.  
Croiriez-vous qu'à l'origine il se trouvait dans une forêt de hêtres ou d'autres feuillus qu'on traversait parfois, en Gaume, sur la route du week-end?  
Les arbres sont tombés sous la scie des bûcherons. Ils formaient une «coupe» que l'acheteur d'une celluloserie avait désignée du doigt, On les a tronçonnés en rondins d'un mètre environ. Livrés au transporteur, ils ont pris la voie ferrée ou la route pour aller grossir le stock de la celluloserie. A Harnoncourt, par exemple, où la «Cellulose des Ardennes» fabrique sans relâche de la pâte à papier.







## Noir et blanc

Là, chaque jour, tout au bout de l'usine, on pèse 2.000 tonnes de bois, sur des ponts-basculés où passe une voie ferrée. Les rondins ne restent pas longtemps en dépôt : une grue à pinces les déverse dans l'écorceur, long tambour cylindrique où le frottement des bûches entre elles fait tomber la «peau» du bois.

A la sortie de cette première machine, voilà déjà le broyeur où 16 couteaux fixés sur un disque réduisent le bois en copeaux de 2 à 4 centimètres. Vient alors le lessiveur où pendant plus de quatre heures, les particules de bois, brûlées, soufflées, noircies, déjà transformées, deviennent pâte.

Après une heure trente sous pression à la température de 170°, la pâte, épurée, va traverser les différentes unités de blanchiment. Chloration, deux sodations, deux phases du bioxyde : en cinq étapes, la pâte, noire à l'origine, atteint un haut degré de blancheur. C'est ici, on s'en doute, qu'interviennent les produits chimiques : chlorate de soude, chaux, chlore, toutes substances stockées et préparées dans des ateliers spéciaux.

Le cycle de blanchiment, avec lavage, filtrage, épuration, a duré une dizaine d'heures. Reste maintenant à sécher et conditionner la cellulose ainsi obtenue pour le transport. C'est l'affaire d'une chaîne de production comprenant presse-papier, séchoir, coupeuse et emballeuse.

## Des «balles» plutôt cubiques

Sur une table de 32 mètres de long et large de 3m20, la pâte est pressée, pour défiler sous la forme d'une nappe encore très humide. La nappe pénètre alors dans un séchoir où un nombre impressionnant de ventilateurs permettront l'évaporation de 10 tonnes d'eau par heure. A l'entrée, la feuille avait 45% de siccité, elle en a 90% à la sortie.

Et là, juste après le séchoir, au bout de quelques centaines de mètres de circuit, devenue peu à peu rigide, la feuille de pâte passe sous les quatre lames d'une coupeuse pour en sortir en carrés de 80 centimètres de côté. Des circulateurs à cylindres déplacent les balles ainsi formées pour les conduire au pressage, à l'emballage, et finalement en paquets de 210 kg entre les pinces d'un élévateur mécanique qui procède au stockage.

Ce dernier stade est de loin le plus amusant pour le visiteur. Les machines, pataudes et pourtant rapides, découpent le papier d'emballage, l'enroulent autour de la balle, déroulent, sectionnent et fixent des fils métalliques, retournent l'ensemble, rabattent l'emballage sur les côtés, pèsent, pressent, propulsent à l'extrémité du circuit... et la première intervention de l'homme se situe au terme de la chaîne, encore que seule la mécanique entre en contact avec la marchandise.

Les balles de pâte vont prendre le chemin des papeteries, où d'autres matières interviendront aussi dans la fabrication des nombreuses qualités de papier, du «pelure» qu'on glisse dans la machine à écrire, derrière le carbone, au carton dont on habillera les brochures luxueuses.

Voilà. Vous connaissez en gros la Cellulose des Ardennes, assise au bord du pays : un peu plus de 500 employés et ouvriers, un appétit à vous dévorer 2.000 tonnes de bois par jour, un stock nouveau de 500 tonnes à chaque lever du soleil (une tonne par tête, dit-on là-bas malicieusement).





## Les wagons font partie du décor

Le chemin de fer est loin d'être inconnu dans l'usine d'Harmoncourt. Passablement éloignée des grandes voies de communication, la Cellulose a confié au rail bon nombre de transports tant en approvisionnement qu'à l'expédition. L'usine est parcourue, sur toute sa longueur, par un faisceau de voies ferrées où les wagons peuvent s'arrêter aux endroits utiles.

Une première voie pénètre dans un hall de stockage sur plus de 50 mètres. Là viennent les wagons qui emporteront les produits finis que ce soit en Belgique ou à l'étranger. Véhicules couverts à portes coulissantes ou wagons à bâchage automatique emportent les balles de pâte jusqu'à destination finale. Il n'est pas rare de voir partir vers la Suisse des wagons qui termineront le voyage par route, chargés sur une remorque porte-wagons.

Quatre voies à découvert longent l'atelier de fabrication auquel est adossé l'espace de stockage et de préparation des produits chimiques. Les wagons citernes y amènent le chlorate en grains que l'on dissout dans le wagon même au moyen de vapeur avant de le décharger par pompage, le chlore, envoyé directement dans les unités de fabrication sans entreposage intermédiaire (vapeurs dangereuses!)... Plus loin, ce sont les wagons Pneumex qui stationnent pendant le déchargement de leur cargaison de chaux. Et tout au bout du faisceau, une voie en cul-de-sac conduit au parc à bois. Pour l'instant, cette voie ne connaît pas grande activité. Les coupes se sont enfoncées relativement loin à l'intérieur des bois et forêts. La combinaison camion-chemin de fer augmenterait les frais de transport dans une mesure importante. Actuellement, donc, l'approvisionnement se fait en majeure partie par la route. Lorsque par le jeu du renouvellement, on pourra de nouveau couper là où l'on avait commencé, on verra un revirement: la voie ferrée du parc à bois connaîtra un regain d'activité.

## 50.000 tonnes de fuel

Mais le faisceau reçoit encore, à l'autre bord, les chargements de fuel nécessaires au fonctionnement de l'usine. Les rames de wagons calorifugés s'arrêtent à hauteur de 5 bouches de déchargement reliées à 2 cuves d'entreposage d'une capacité totale de 2.000 m<sup>3</sup>.

La Cellulose, comme bien d'autres, ne met pas tous les œufs dans le même panier. Elle s'adresse donc à plusieurs producteurs de fuel avec lesquels elle passe (tradition de ce marché) des contrats de brève durée. Et le chemin de fer entre en jeu pour établir une rotation entre producteur et consommateur.

Une vingtaine de wagons (c'est une moyenne, bien entendu) apportent chaque semaine leur provision de fuel lourd maintenu à plus de 70° par le système d'isolation. Un seul homme suffit aux opérations de déchargement.

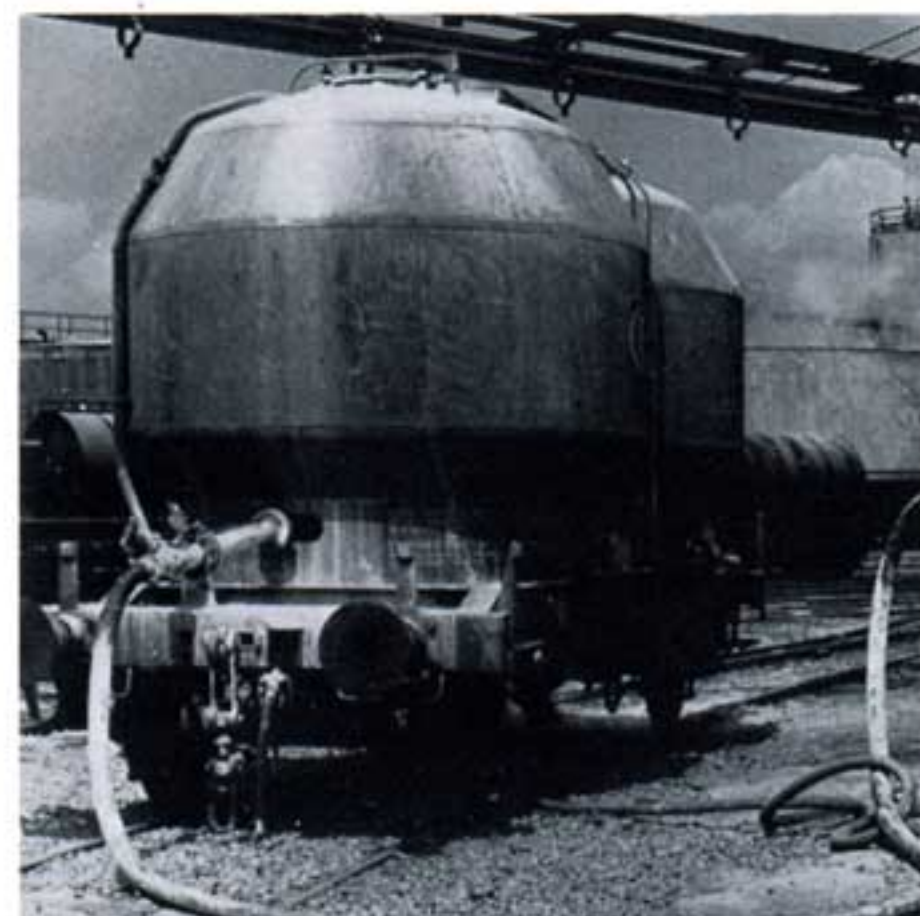
Ces 50.000 tonnes représentent une quantité importante, quand on songe qu'il ne s'agit pas d'industrie lourde et que la récupération de liqueur noire et de vapeurs fournit à certaines unités l'énergie nécessaire au fonctionnement.

## Rotation: 4 jours

Le chemin de fer transporte 100% des fuels achetés par la Cellulose (et la même proportion, ou presque, pour ce qui concerne les produits chimiques).

La rotation établie est fixée à 4 jours environ.

Les fuels quittent Anvers à destination de Virton. Long trajet qui, étant donné certaines limitations de vitesse, prend plus de 10 heures. La logique préconise le chargement de rames complètes et leur acheminement dans des délais



courts: c'est que le fuel part d'Anvers à la température de 80° et ne peut perdre qu'un minimum de calories, ceci afin d'éviter de longues opérations de réchauffage avant déchargement.

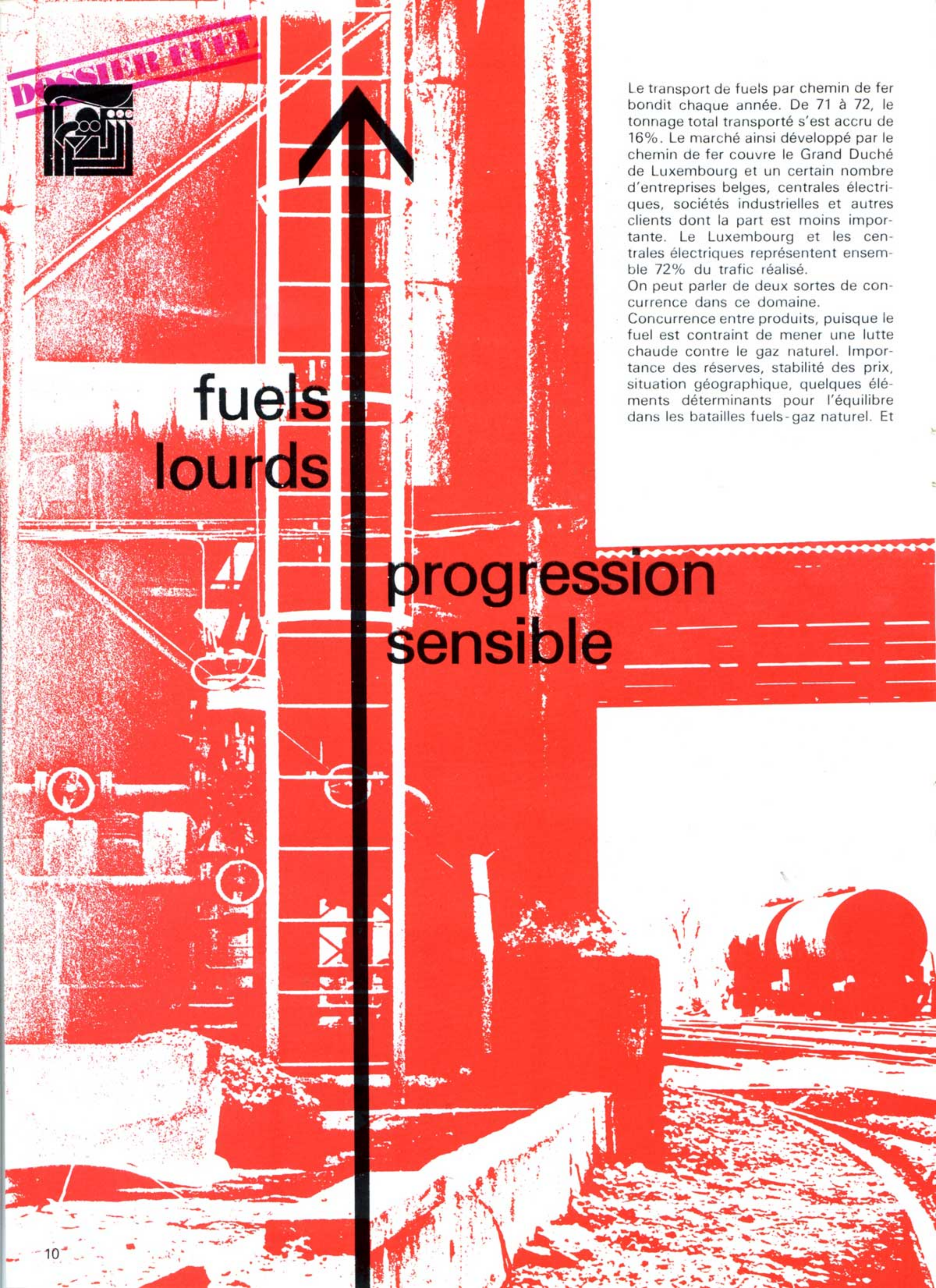
Les wagons pourraient donc effectuer une rotation plus rapide; en réalité, l'usine consomme un millier de tonnes de fuel par semaine et le rythme de 3 rotations par quinzaine a été fixé de commun accord, à la satisfaction de tous.

La Cellulose des Ardennes exporte 85% de sa production, vers la France, la Hollande, l'Allemagne, la Suisse et la Grande-Bretagne, dans l'ordre d'importance.

A l'origine, elle ne possédait qu'une chaîne de production. Depuis un an, elle a doublé sa capacité, puisant davantage de main d'œuvre dans une région qu'on serait tenté de croire uniquement touristique, mais qui possède un certain potentiel industriel.







# fuels lourds

# progression sensible

Le transport de fuels par chemin de fer bondit chaque année. De 71 à 72, le tonnage total transporté s'est accru de 16%. Le marché ainsi développé par le chemin de fer couvre le Grand Duché de Luxembourg et un certain nombre d'entreprises belges, centrales électriques, sociétés industrielles et autres clients dont la part est moins importante. Le Luxembourg et les centrales électriques représentent ensemble 72% du trafic réalisé.

On peut parler de deux sortes de concurrence dans ce domaine.

Concurrence entre produits, puisque le fuel est contraint de mener une lutte chaude contre le gaz naturel. Importance des réserves, stabilité des prix, situation géographique, quelques éléments déterminants pour l'équilibre dans les batailles fuels-gaz naturel. Et



la guerre n'est pas finie, tant s'en faut. Concurrence entre moyens de transport également. Il faut savoir qu'en général, dans le domaine des sources énergétiques, le transport conditionne la commande; question de coût. Selon leur situation géographique, les consommateurs auront donc intérêt à utiliser un carburant plutôt que l'autre. Dans le seul domaine des fuels, à partir d'un certain seuil, les oléoducs deviennent compétitifs par rapport aux autres moyens de transport; on ne peut pas les oublier.

La réception du produit à pied d'œuvre ne va pas sans un investissement dont les intéressés mesurent la rentabilité: raccordement au réseau ferroviaire, équipement adéquat, marge de manœuvre pour wagons, dans le cas d'un transport par chemin de fer.

Le problème n'est pas simple.

Si le chemin de fer a pu progresser de manière constante, c'est qu'il offre un service de qualité, qu'il s'adapte à l'évolution technique et à celle du marché. Son matériel — des wagons calorifugés de forte capacité —, son rythme de transport — des rotations rapides et vraiment „commerciales” — sa technique de chargement à haut rendement sont des atouts incontestables.

Notre tableau reprend les tonnages transportés en 71 et 72 et donne les fourchettes calculées pour 1973. Il faut noter que ces derniers chiffres présentent un maximum d'exactitude: le trafic enregistré pendant le premier trimestre 1973 correspond aux prévisions et l'on pourrait même dépasser celles-ci.

En 1972, la quantité de fuels lourds transportés était de 15% supérieure à ce qu'on avait enregistré en 1971. Notre tableau ne montre pas la progression étonnante de 128% enregistrée en 71 par rapport à l'année précédente. Expliquons-nous.

C'en était fini de la houille. Tout à la reconversion de ses équipements de transport, le chemin de fer n'aurait pu faire face à la demande, encore mal préparé et peu introduit auprès des producteurs pétroliers. En même temps, le gaz naturel faisait la conquête éclair du marché où tous les espoirs lui étaient permis. En 71, le vent a tourné: le chemin de fer était prêt, il pouvait entrer en compétition avec des chances sérieuses. Ce qu'il fit.

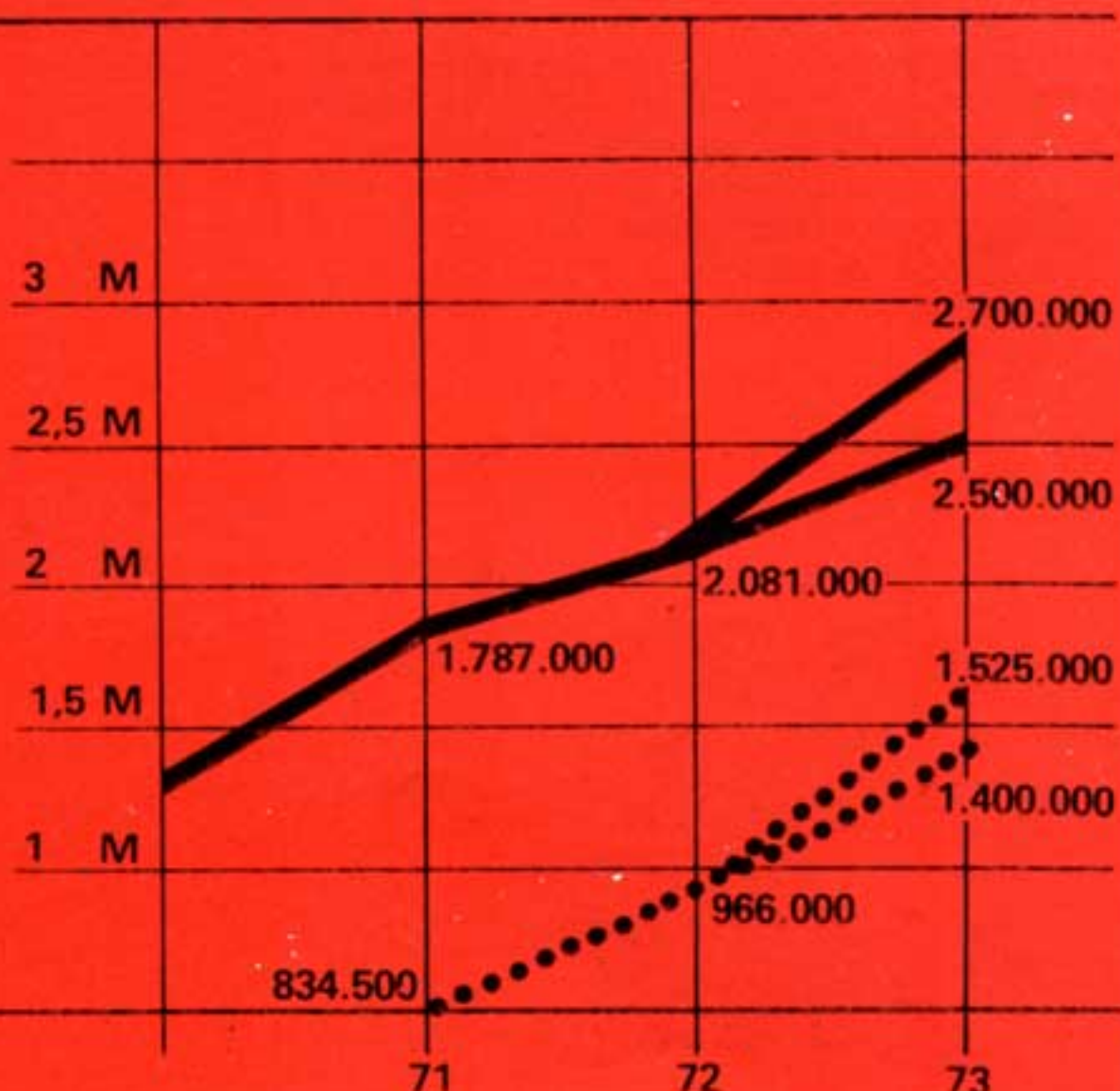
Pour l'instant, la S.N.C.B. dispose de 208 wagons citernes calorifugés d'une capacité de 60 à 67 m<sup>3</sup>, conçus pour le transport de produits pétroliers lourds. Ce parc permet de satisfaire les besoins immédiats. On estime en effet que chaque wagon transporte, par an, 4.500 tonnes de fuels pour l'industrie ou 8.000 tonnes destinées aux centrales électriques. La rotation normale du matériel, sur une distance moyenne, peut être établie à 24 ou 48 heures (question de distance à parcourir et de temps mis pour décharger les wagons). Un calcul sur la base des prévisions pour 1973 montre, en tenant compte d'une légère marge d'erreur, et de quelques immobilisations pour entretien ou réparation, que les 208 véhicules seront utilisés à plein rendement. D'où haute rentabilité et conditions tarifaires intéressantes.

En fait, le trafic n'est pas aussi régulier: on passe par des pointes auxquelles, grâce à une organisation minutieuse, le chemin de fer peut faire face. L'extension du parc, déjà prévue, donnera une marge de sécurité suffisante pour que la clientèle nouvelle obtienne aussi satisfaction.

Année	Fuels lourds		
	Luxembourg	Centrales	Industrie belge
71	549.500	773.713	60.641
72	717.100	798.415	167.614
73	800 à 850.000	1.100 à 1.200.000	300 à 325.000

total produits lourds et légers

fuels lourds en Belgique





# FLASHES SUR UN ST



## Premier flash: la centrale de Tihange.

Tihange, centrale nucléaire exploitée par la société S.E.M.O. Son fonctionnement repose sur un schéma simple. Le réacteur fournit son énergie à deux turbines couplées chacune à un alternateur.

L'alternateur se compose d'un stator, pièce énorme, cylindrique, dont les bobinages développent un flux magnétique. Le rotor, pièce intérieure, tourne dans ce flux à la vitesse de 1500 tours/minute autour d'un arbre central de 40 à 50 centimètres de diamètre. C'est le mouvement de rotation qui induit, à son tour, la tension électrique souhaitée.

Les deux alternateurs de Tihange sont parmi les plus puissants de Belgique: ils produisent chacun 460 MégaWatts comme c'est le cas à la centrale de Doel, alors que les autres centrales du pays possèdent des alternateurs de 250 MégaWatts maximum. Chacun pèse plus de 600 tonnes et a des dimensions imposantes: plus de 10 mètres de longueur et un diamètre proche de 4 mètres.

## Troisième flash: wagon jumeau.

Un wagon était tout indiqué pour ce transport: le véhicule „jumeau" à 32 essieux. Il s'agit en fait de deux demi-wagons qui se composent chacun de trois bogies à 4 essieux entre lesquels sont intercalés deux bogies-chiens à 2 essieux. Les 5 bogies de chaque jumeau sont reliés par deux châssis de répartition de dimensions inégales, le petit s'emboîtant dans le plus grand de manière à permettre l'inscription dans les courbes.

On peut faire usage du wagon de deux manières, soit pour transporter des engins tubulaires, que l'on pose simplement comme tablier de pont sur les supports, soit pour le transport de pièces d'un autre genre que l'on suspend alors entre les jumeaux au moyen de charpentes porteuses.

Les possibilités sont énormes. La masse des pièces tubulaires peut atteindre 510 tonnes, celle des engins suspendus 450 tonnes.

L'ensemble est conçu de telle sorte que l'on puisse, pendant le transport, et moyennant un bref arrêt, l'adapter chaque fois que le dessin de la ligne ferroviaire l'exige. On peut ainsi procéder à un changement de pivots ou à un ripage transversal commandé par motopompes.

## Cinquième flash: une longue route.

Erquelines-Andenne: 87 kilomètres. Durée du transport: un peu plus de 11 heures. On comprendra bientôt pourquoi.

C'est donc en gare d'Erquelines qu'est donné le départ de ce transport exceptionnel, à 7 heures 14. Le convoi s'ébranle. Il se compose, outre le chargement qui s'étend à lui seul sur plus de 64 mètres, d'une voiture d'hébergement où, près du groupe électrogène qui alimente les motopompes, voyagent une équipe d'ouvriers, un ingénieur responsable et d'autres personnes dont la présence a été jugée nécessaire.

Après Charleroi-Sud, Auvelais, Namur, le train atteint Andenne à 18 heures 41, un peu en avance sur son horaire.

En cours de route, le convoi s'est arrêté 16 fois. Car il a fallu procéder à trois déplacements latéraux (et à la remise dans l'axe, ensuite), à dix changements de pivots; il a fallu aiguiller le train sur des voies de garage afin de permettre le passage des trains réguliers de voyageurs (c'est dimanche, en pleine journée).

A chaque fois, l'équipe d'ouvriers, possédant bien chaque geste à accomplir, procédait à la manœuvre après quoi l'ingénieur vérifiait avant de donner le signal de départ.

## Deuxième flash: le stator encombrant.

La S.E.M.O. a confié à différentes entreprises la fabrication des pièces d'équipement. Jeumont-Schneider a reçu commande des deux stators et devait donc prendre toutes les mesures pour les acheminer à pied d'œuvre. Cela, c'était l'affaire des chemins de fer! Mais la pièce pèse 300 tonnes. Il fallait donc organiser un transport exceptionnel.

## Quatrième flash: un chargement délicat.

Dans le hall de l'atelier de construction, le 31 mars, on avait amené le stator (300 tonnes) à proximité du wagon, posé sur des lories, espèces de petits chariots à quatre essieux que l'on place comme on le désire avant d'y déposer la charge.

Il fallut alors, au moyen de vérins hydrauliques, soulever le stator un peu au-dessus du niveau qu'il occuperait en cours de transport. Les couvercles, construits spécialement pour le transport, boulonnés en à-bout du stator, furent fixés aux charpentes porteuses dont on avait équipé le wagon pour la circonstance. Descente de la charge, réglage à deux ou trois millimètres près...

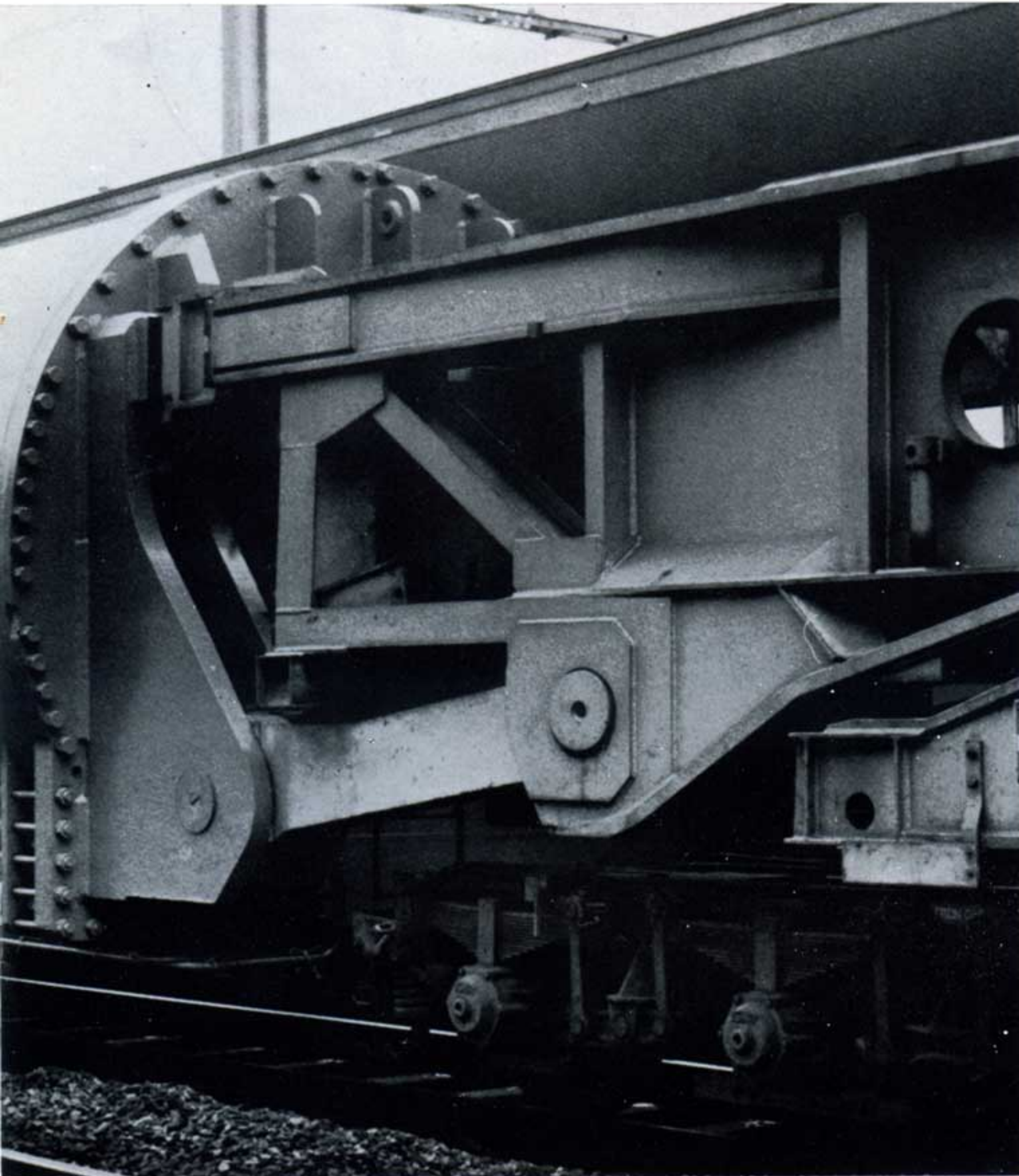
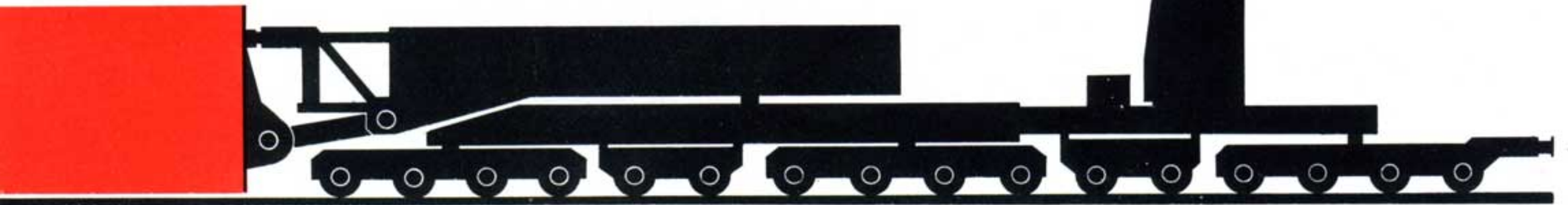
## Sixième flash: promenade routière.

En gare d'Andenne, il fallut décharger le stator pour le conduire par un autre moyen jusqu'à son nouveau domicile. On avait repéré un endroit où l'assise fût solide afin de ne pas laisser, par des trous profonds, un mauvais souvenir du passage.

Le stator était alors soulevé au moyen de vérins, déplacé, et déposé sur des remorques routières à grande capacité, équipées d'essieux indépendants.







## Des leçons.

Chaque homme était à sa place. Le train est arrivé à destination avec un peu d'avance et, qui mieux est, sans avoir créé de difficulté pour le trafic régulier.

Ce transport, bien entendu, était réglé au métronome. L'horaire était strict, tenant compte des impératifs de la circulation normale, des manœuvres de sécurité à accomplir. Les ingénieurs n'avaient pas chômé. Ils avaient au préalable étudié plusieurs possibilités. On le comprend aisément : une pièce de 65 mètres de long ne circule pas facilement sur des lignes ferroviaires conçues pour le trafic de véhicules dont le plus long, en général, mesure seulement 25 mètres.

D'ordinaire les couvercles de stator n'ont pas la forme qu'on peut voir sur nos photos. On a donc, en tenant compte des efforts de traction et de compression exercés sur l'ensemble, construit des couvercles spéciaux qui n'auront servi que pour le transport en suspension entre les charpentes porteuses.

La locomotive a dû tirer, en plus de son propre poids, celui de la voiture accompagnatrice, la masse du stator, 300 tonnes, celle des couvercles et autres pièces, 57 tonnes, et la masse du wagon, 256 tonnes. Total : 613 tonnes. S'il avait fallu utiliser un wagon à pont portant et y déposer la charge, on pouvait s'attendre à ce que l'ensemble fut plus lourd, et le transport plus difficile. Ce raisonnement justifie pleinement l'effort réalisé pour concevoir les deux couvercles spéciaux.

Ne demandons pas au serrurier de tailler un vêtement. Ce serait sans doute un échec. Ainsi, bien que chaque transport du genre soit unique et original, le chemin de fer pouvait compter sur l'expérience de chacun. Les changements de pivots et manœuvres de rissage ont duré tout au plus 10 minutes chaque fois. Tout membre de l'équipe connaissait ses limites et savait quel geste, quelle décision lui seraient demandés. C'était un atout maître pour le transporteur. Une garantie de sécurité et de rapidité. Le transport par fer, pour un engin de cette dimension était donc une bonne solution.

*Le couvercle spécial boulonné à la charpente.*

*Plus de 64 mètres de long.*

## Deuxième stator.

Les chemins de fer ne s'en tiendront pas à cet unique transport. Le deuxième stator prend forme dans les ateliers de construction. En août prochain, il sera prêt pour la livraison. On recommencera alors l'opération du premier avril. Suivant un horaire semblable, avec les mêmes précautions et cette fois, en plus, avec l'expérience...





Le 25 mai dernier, le Conseil d'Administration a présenté son rapport annuel à l'Assemblée générale des actionnaires. Nous en extrayons à l'intention de nos lecteurs les considérations générales suivantes.

## LES CHEMINS DE FER BELGES EN



### Le trafic

Le revirement de la conjoncture qui s'est produit au cours de l'année a influencé favorablement l'évolution du trafic des wagons complets. Après un premier semestre en retrait par rapport à 1971, son accroissement progressif pendant la seconde moitié de l'année l'a porté à 7.490 millions de tonnes-km pour 1972 ou 2,2% de plus que l'exercice précédent (4,4% en tonnage). Cette augmentation provient principalement du transport des produits métallurgiques.

Les envois de marchandises en conteneurs témoignent d'une nouvelle expansion (+ 13,2%).

Les envois de colis de détail, par contre, n'ont procuré que 575.000 tonnes contre 586.000 en 1971.

Le trafic des voyageurs a reculé de 3,1% (8.168 millions de voyageurs-km contre 8.425). Ce mouvement semble dû à des causes diverses telles que chômage, mauvaises conditions climatiques estivales, développement des moyens de transport individuels par la route et des moyens de transport concurrents. Notons cependant l'accroissement des voyages vers les sports d'hiver (+ 10%), des déplacements en trains autos-couchettes (+ 3%) ainsi que de l'occupation des places de 1<sup>e</sup> classe (+ 10,6%).



## Résultats financiers — Economies réalisées

Y compris les compensations de l'Etat résultant d'obligations tarifaires, les ressources de 1972 ont atteint 23.468 millions.

Les charges nettes, de leur côté, se sont élevées à 23.528 millions.

Les prévisions budgétaires se soldaient à l'origine par un déficit de 2.554 millions. En effet, le montant prévu des crédits de compensation était inférieur de 2,5 milliards à ce que les chemins de fer avaient justifié.

La société a cependant été autorisée à réaliser, au 1 juillet 1972, certaines mesures tarifaires représentant une recette supplémentaire de 567 millions. En outre, le montant des compensations initialement prévues a été majoré dans une certaine mesure.

Il n'en subsistait pas moins un écart important entre les recettes et les dépenses.

Le compte d'exploitation n'a pu être équilibré que grâce à l'augmentation du trafic des marchandises et aux économies réalisées dans tous les domaines. Compte tenu des charges financières, lesquelles se rapportent à des investissements qui accroissent le patrimoine de l'Etat, l'exercice se clôture finalement par un déficit de 60 millions.

Comme élément d'appréciation des économies réalisées citons le fait que la productivité du personnel a pu être maintenue quasi à son niveau antérieur (3,18 agent par million d'unités de trafic contre 3,10 en 1971) malgré la réduction générale de la durée des prestations hebdomadaires à 41 heures 30.



## Le déficit

Les causes profondes du déficit sont :

- l'insuffisance des tarifs,
- l'imputation à la société de charges qui ne pèsent pas dans la même mesure sur les autres modes de transport,
- à long terme, l'insuffisance des investissements et, en ordre subsidiaire, du fonds de renouvellement.

## L'insuffisance tarifaire

En application des règlements de 1969 et 1970 du Conseil des Ministres de la CEE, la société bénéficie d'indemnités de normalisation. Elle est donc dédommée des désavantages économiques qui provoquent notamment le refus ou le retard dans l'application de majorations tarifaires.

Cependant, dans la conjoncture actuelle des prix, les hausses tarifaires, malgré les progrès en matière de productivité, ne peuvent compenser l'aggravation accélérée des coûts.



## L'imputation des charges

La Société a obtenu la couverture de diverses charges imposées que les autres modes de transport ne supportent pas. Le dispositif n'est toutefois pas complet : elle n'est notamment pas indemnisée des pertes résultant de l'exploitation de lignes à trafic faible, qu'elle doit continuer à desservir en raison de son caractère de service public.

D'un autre côté, tous les modes de transport ne sont pas placés dans des conditions de compétition analogues. En principe, chacun de ceux-ci devrait supporter toutes les charges qu'il impose à la collectivité. Tel est loin d'être le cas.

C'est l'Etat qui subsidie l'établissement, le renouvellement et l'entretien des voies d'eau navigables ou peu s'en faut.

De même, le camion ne supporte qu'une faible partie des charges qu'entraîne son utilisation de la route.

Par contre, la S.N.C.B. assume la grande majorité de ses charges d'infrastructure. L'indemnité compensatoire qui lui a été accordée à ce titre pour 1972 ne correspond qu'au tiers les charges réelles.

## Les investissements

A long terme, c'est la politique d'investissement qui oriente le développement des divers modes de transport.

L'Europe occidentale n'a jamais eu de vraie politique dans ce domaine. Les investissements dans les voies de communication — modernisation de voies d'eau, construction accélérée d'autoroutes, grands objectifs de ces dernières années — entraînent des charges financières onéreuses pour la collectivité. Ces dépenses ne devraient être consenties qu'en fonction d'une véritable politique des transports, tenant compte de toutes les données de la situation, notamment du coût social des techniques utilisées, coût dans lequel une place doit être faite à certains aspects qui retiennent de plus en plus l'attention : le respect de l'environnement et la prévention des accidents.

Dans ce contexte, le conseil d'administration rappelle l'existence du plan décennal des investissements 1970-1979, conçu par le chemin de fer et exposé dans son rapport relatif à l'exercice 1970.

Le ralentissement sensible, d'année en année, des projets d'investissement est grave et hypothèque l'avenir du rail dans notre pays. Pour 1972, alors que les besoins avaient été chiffrés à 2,6 milliards, les crédits ont été limités à 1,6 milliard. Partant, la S.N.C.B. n'a pu poursuivre entièrement ses objectifs.

Or, il est indispensable qu'elle obtienne les crédits nécessaires pour remplir sa mission, au profit de l'économie et de la population.



## Le renouvellement

Depuis la dernière guerre mondiale, les dotations annuelles de renouvellement n'ont jamais été fixées au niveau qu'elles auraient normalement dû atteindre. Il en résulte un retard de renouvellement qui se chiffre à une vingtaine de milliards.

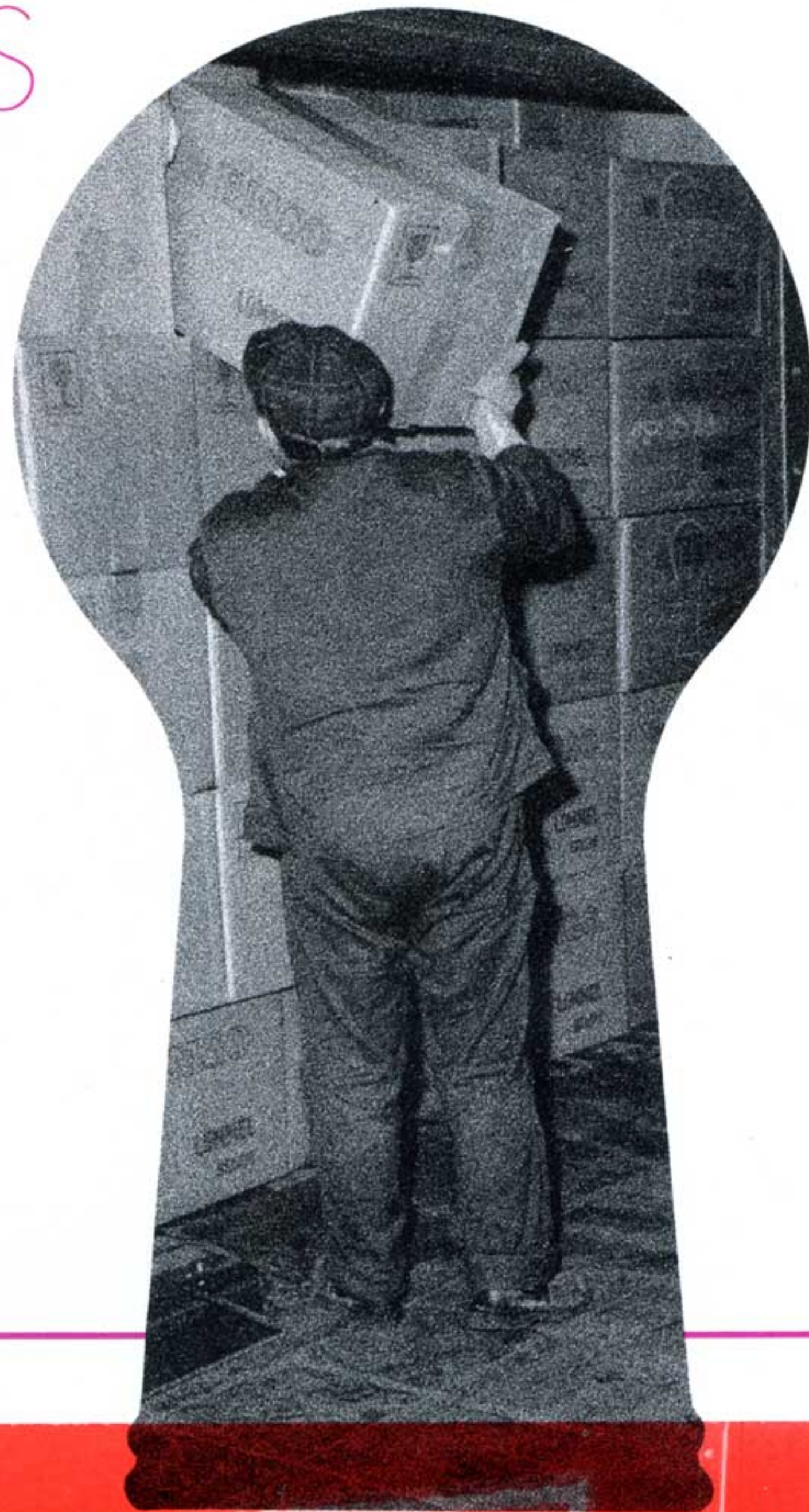
La revalorisation de la dotation, à 5,5 milliards pour 1972, est inférieure au montant prévu au plan décennal.

Compte tenu de l'important arriéré, les chemins de fer ont sollicité de l'Etat une autorisation d'emprunt de l'ordre de 1,5 milliard par an en vue du financement de commandes destinées à faire face au besoin urgent de renouvellement des automotrices, locomotives, wagons et voitures à voyageurs.

Le principe de ce financement n'a pas été admis jusqu'à présent et la S.N.C.B. recourt, en attendant, à des formules de financement à court terme.



LES  
AMPOULES  
DE  
LOMMEL  
PRENNENT  
LE TRAIN







*Echange de compliments: de gauche à droite, Mr Musiek et Mr Winten, S.N.C.B., Mr Hager, EMGO.*

La société européenne pour la fabrication de verres d'ampoules (EMGO) s'est installée en 1966 dans le zoning industriel limbourgeois à proximité de Lommel. Créée à l'initiative des sociétés Philips et Osram, et pour une part moindre de la Compagnie des Lampes de Paris, elle fabrique des petits ballons de verre destinés au montage de lampes électriques. Le choix de l'implantation devait tenir compte de deux exigences de base: disponibilité de sable blanc (matière de base pour une verrerie) et existence d'un potentiel d'emploi suffisant.

Les deux conditions étaient réunies à Lommel: le sous-sol y est riche en sable, la main d'œuvre disponible était nombreuse. L'usine est donc sortie de terre au fin fond du Limbourg, à quelques kilomètres de la frontière hollandaise.

Restait un problème: l'expédition des produits finis. Il fallait compter avec l'isolement de l'usine et aussi les caractéristiques particulières de la marchandise: légère mais volumineuse.

Le transport par chemin de fer était une des meilleures solutions.

On construisit donc, au départ de la ligne Hamont-Mol, une voie de raccordement de quelques centaines de mètres. Cette voie comprend un dédoublement qui permet de „garer“ quelque 25 wagons. A l'entrée du hall de chargement, elle se divise en deux branches inégales qui entourent un quai à hauteur de plancher. Le chargement et le déchargement sont rendus possibles sur une longueur approximative de 100 mètres.

La solution au deuxième aspect du problème résidait dans l'utilisation des wagons fermés de grande capacité (voir Informations S.N.C.B. N° 1/73, page 22), spécialement conçus pour le transport de marchandises volumineuses.

Depuis 1967, donc, EMGO expédie la presque totalité de sa production par chemin de fer, et cela dans bon nombre de pays européens, y compris les Balkans. Régulièrement, des wagons quittent Lommel à destination de l'Iran, de la Roumanie, du Liban et de la Grèce. Parfois, le voyage des lampes est prolongé par voie maritime pour se terminer en Amérique du Sud, en Afrique ou en Extrême Orient.

Les expéditions ont pris, d'année en année, des dimensions toujours plus importantes: on en jugera en lisant notre graphique.

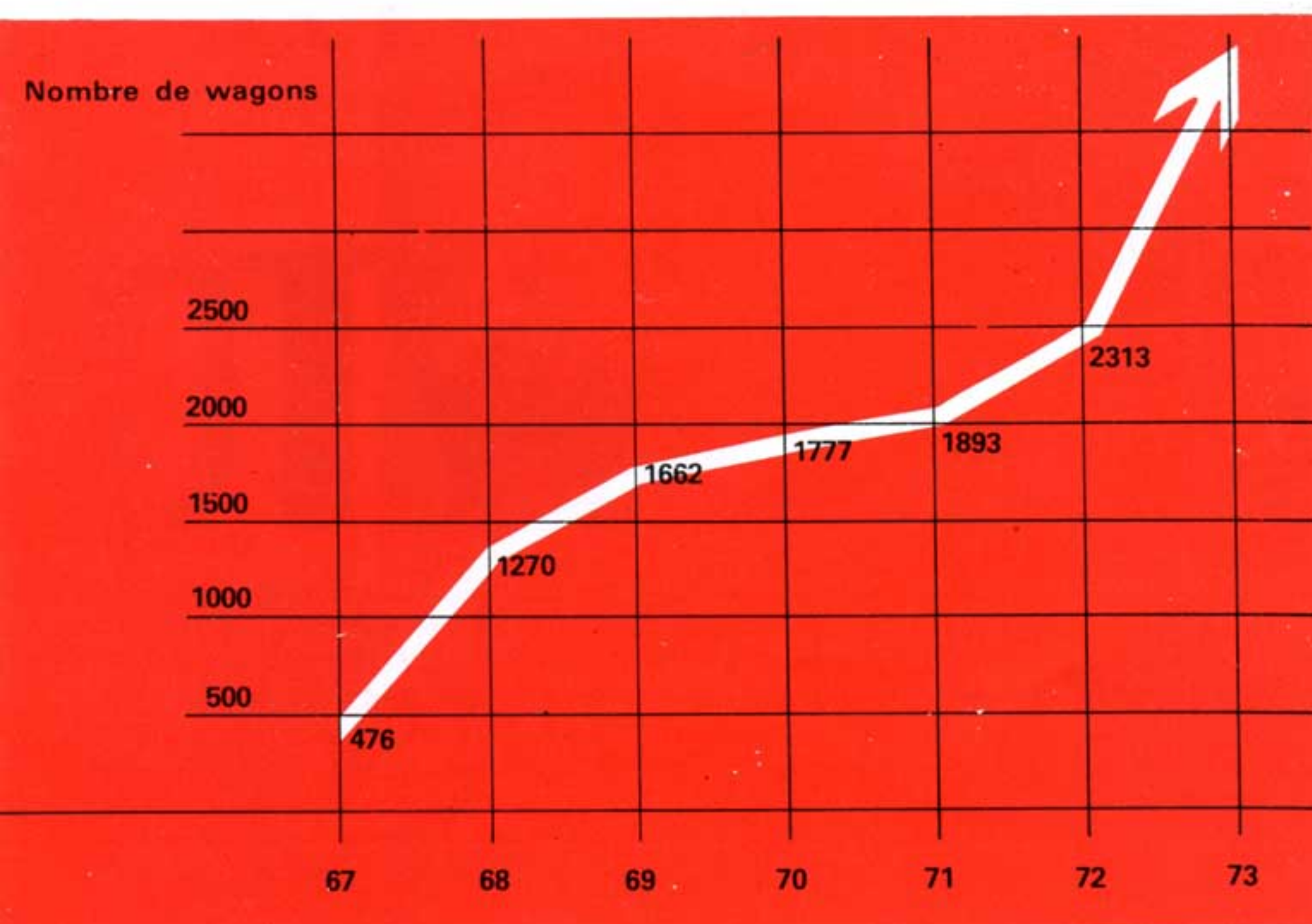
En six ans, 9.391 wagons ont quitté les installations limbourgeoises.

Le 12 avril dernier, les employés du service d'expédition ont chargé le 10.000e wagon. Et la direction de EMGO a marqué l'événement par une sympathique cérémonie à laquelle étaient invités les représentants des chemins de fer belges et allemands.

Monsieur Hager, directeur financier de la société, a saisi l'occasion pour exprimer toute la satisfaction que lui apporte la collaboration avec le fer. Et d'insister sur les services rendus tant à Lommel qu'au niveau de la représentation commerciale à Hasselt. Des compliments dont le chemin de fer est fier à juste titre.

Ajoutant un mot sur le plan d'expansion de la société, Monsieur Hager annonça également le départ du 20.000e wagon dans moins de trois ans. Le trafic augmentera donc très sensiblement dans les prochaines années.

La conclusion peut tenir dans une boutade: entre EMGO et son transporteur, la S.N.C.B., tout marche comme sur des roulettes!







## NOUVEAUX VISAGES

Les dernières semaines ont été marquées par quelques mouvements à la direction des représentations commerciales des chemins de fer en Belgique et à l'étranger.



A VERVIERS, le décès de Mr Lejeune avait laissé un vide. Le voici comblé par Mr Mathieu qui vient de prendre la direction de l'agence.



A GAND, Mr Van der Veken avait quitté l'agence vers la fin de 1972 après 10 années de brillante activité au poste de représentant commercial. Admis à la retraite, il est aujourd'hui remplacé après une longue vacance du poste. Mr Vannieuwenhuyse, précédemment représentant à Courtrai, reprend le flambeau.



A COURTRAI, Mr Debergh succède à Mr Vannieuwenhuyse. Prolongeant une carrière déjà fructueuse dans les services commerciaux, Mr Debergh connaît bien les problèmes courtraisiens qu'il traite depuis de longues années déjà au sein de l'agence.



A BRUGES, enfin, après 21 ans de fonction à la représentation commerciale, Mr Van Cleynenbreugel prend sa retraite. Le chemin de fer lui sait gré des éminents services qu'il a rendus dans cette circonscription. C'est Mr Stassyns qui le remplace, venu tout droit d'Anvers où, depuis de longues années déjà, il représentait les chemins de fer belges.



A COLOGNE, la place était vacante également, après le décès de Mr Piron, survenu au terme d'une longue maladie. Mr Devillers prend la relève. On le connaît bien à la direction commerciale: secrétaire de direction, il s'intéresse depuis plusieurs années au trafic international des marchandises.

Dynamisme et compétence: voilà deux qualités que les nouveaux représentants commerciaux mettront au service de la clientèle.



## ANNEXE II AU RIV

L'union internationale des wagons a publié en janvier 73 la nouvelle annexe II au règlement RIV. C'est un document appelé „Prescriptions de chargement”, réparti en trois volumes.

Le premier tome comprend toutes les dispositions obligatoires qui garantissent la sécurité de l'exploitation et les recommandations destinées à assurer la protection des marchandises.

Ces dispositions sont clairement expliquées au moyen de dessins et schémas selon le principe „vrai-faux”.

On trouvera dans le deuxième tome toutes les données permettant de respecter les limites de chargement des wagons selon la catégorie (A, B ou C) des réseaux ou lignes sur lesquels ils doivent circuler.

Le troisième tome s'adresse à certaines catégories d'expéditeurs. On y donne des exemples d'application des prescriptions officielles. Cela vaut pour les produits métallurgiques, forestiers, agricoles, les véhicules, les papiers et cartons...

Le comité international des transports par chemin de fer (CIT) a décidé de rendre ces prescriptions de chargement légalement obligatoires. En Belgique, cette mesure a fait l'objet d'un avis de la S.N.C.B. paru au Moniteur Belge N° 83 du 28/4/73; cet avis annonce la publication de la feuille rectificative N° 28 au Fascicule 1 des tarifs marchandises (édition du 1 mai 1962) entrée en vigueur au 1 mai 1973.

Les trois volumes sont à la disposition des expéditeurs dans les gares du réseau belge. Les intéressés peuvent également acquérir ces volumes auprès de la Direction de L'Exploitation, 21, rue de Louvain, 1000 Bruxelles.

Ils peuvent virer le montant (371 fr, TVA comprise) au CCP 1010 de la S.N.C.B. à Bruxelles, en indiquant la raison sociale et l'adresse exacte de leur firme, la gare de desserte habituelle, et la référence „DE 13-23 - Annexe II RIV”.

●  
AU WORLD TRADE CENTER

# WTC

Dans le courant du mois de mai, les services de l'Office Belge du Commerce Extérieur ont été transférés dans les locaux tout neufs du World Trade Center.

Le Bureau de renseignements des chemins de fer belges pour la tarification étrangère (trafic marchandises), anciennement établi au 4, Galerie Ravenstein, a suivi le mouvement.

Depuis le 11 mai, on peut donc prendre contact avec ce bureau au 162, Boulevard E. Jacqmain, 1000 Bruxelles. Par téléphone, il suffit de former le numéro 02/19.44.50.



# POOL EUROOP

POOL ET EUROOP: LA FUSION

Nous avons expliqué dans notre N° 3/1972 le fonctionnement du système d'échange libre de wagons entre certains réseaux ferroviaires européens.

Rappelons brièvement. La convention Europ réunit les chemins de fer de neuf pays; elle porte sur l'échange de wagons fermés et, depuis peu, de deux types de wagons spécialisés. La convention Pool, qui régit la circulation des wagons plats, a été signée par les mêmes réseaux sauf l'Autriche. Au premier juillet de cette année, tout se simplifiera. L'Autriche adhèrera à la convention Pool. Plus besoin, donc, de marquer la différence: wagons plats et wagons fermés ou spécialisés pourront être échangés entre les mêmes neuf pays.

On ne parlera donc plus que de la convention Europ et une seule inscription marquera les véhicules, quel que soit leur type.

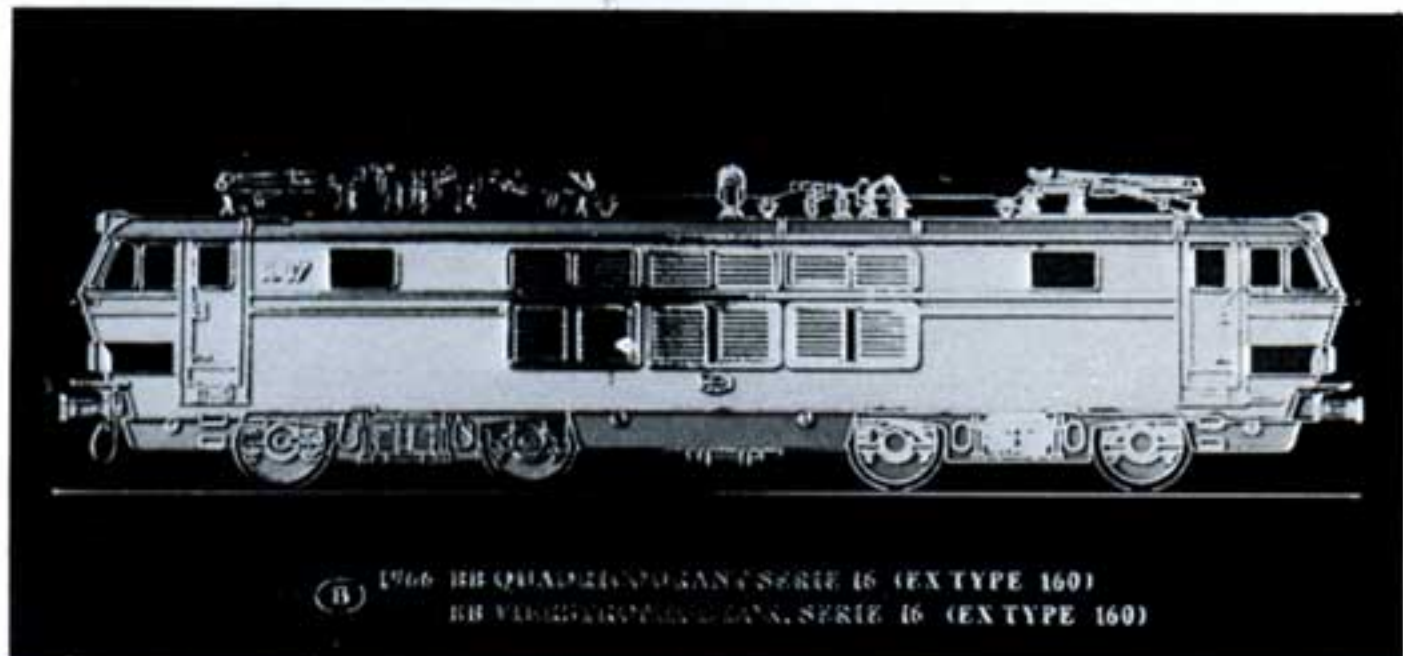


## POUR LES COLLECTIONNEURS

Les chemins de fer belges ont édité un jeu de quatre plaquettes représentant des locomotives de plusieurs générations: la „Single Driver”, type Stephenson (Le Belge), mise en service en 1835, la „Colombia” type 12, de 1888, la „CC Diesel-Electrique série 51” (ex type 200) et la „BB Quadricourant série 16” (ex type 160) construites respectivement en 1962 et 1966.

Ces plaquettes ont connu un franc succès. Les motifs y apparaissent en couleurs vives sur fond noir.

Les collectionneurs, amateurs, tous ceux qui s'intéressent aux choses ferroviaires, peuvent obtenir les quatre reproductions au prix de 250 Fr, TVA comprise. Il leur suffit pour cela de verser la somme au CCP 1010 de la S.N.C.B. à Bruxelles, en indiquant au verso: „jeu de plaquettes de locomotives — 1e série”.



1966 BB QUADRICOURANT SÉRIE 16 (EX TYPE 160)  
BB QUADRICOURANT SÉRIE 16 (EX TYPE 160)

## L.I.M.

Comme chaque année, la S.N.C.B. édite sous couverture spéciale la partie du L.I.M. intéressant la Belgique. On peut y trouver les horaires des relations internationales «marchandises» au départ ou à destination de notre pays, qu'il s'agisse de T.E.E.M., de trains complets de conteneurs, de trafic rail-route ou de toute autre relation.

Cette brochure paraîtra dans le courant du mois de juillet. Elle sera fournie gratuitement aux clients qui en feront la demande auprès du représentant commercial des chemins de fer établi dans leur région. Entretemps, toutes les informations relatives au trafic international peuvent être obtenues auprès des agences commerciales.



## La carte t ramène le kilomètre chemin de fer à son prix d'avant-guerre

Avec une carte t, vous pouvez voyager librement sur tout le réseau des Chemins de fer belges (trains et autobus de substitution) pendant 5, 10 ou 15 jours. Sans limitation de distances. Si bien que la carte t, pour celui qui l'utilise de façon intensive, ramène le prix du kilomètre à un niveau de l'ordre de 30 centimes, soit environ celui d'avant-guerre.

Même celui qui en fait un usage moins étendu bénéficie déjà, par rapport au prix-kilomètre actuel, d'une réduction de la moitié ou des deux-tiers.

Si vous désirez espacer vos voyages, il existe aussi une carte t 5/14, qui vous permet de voyager 5 jours à répartir sur une période de 14 jours (en vente du 15.3 au 30.9).



	2e cl.	1e cl.
Carte t 5	640 Fr	960 Fr
Carte t 5/14	770 Fr	1.160 Fr
Carte t 10	890 Fr	1.340 Fr
Carte t 15	1.150 Fr	1.730 Fr

(B)

PRENEZ LE TEMPS DE VOIR VOTRE PAYS





# Anvers-Gand plus vite et mieux



Le 3 juin aura marqué une date importante dans l'histoire de la ligne 59: Anvers-St.-Nicolas-Lokeren-Gand. Ce jour-là, en effet, la traction électrique a été mise en service sur cette ligne.

L'exploitation de la relation ne sera optimale que lorsque, au terme de travaux déjà entamés, l'actuelle voie unique Lokeren-Oostakker sera doublée: la circulation à double-sens y sera plus fluide.

Le nouvel horaire comprend des modifications importantes qu'il convient de noter ici. Le nombre de trains quotidiens a considérablement augmenté. Et cette augmentation dépasse de loin toutes les modifications qu'on avait connues dans le passé lors de l'électrification d'autres lignes. L'horaire de base de la ligne est établi comme suit:

#### **Trains directs:**

Un train par heure au départ d'Anvers entre 6h34 et 22h36.  
Un train par heure au départ de Gand entre 6h36 et 23h08  
c'est-à-dire 37 trains directs par jour!

#### **Trains omnibus:**

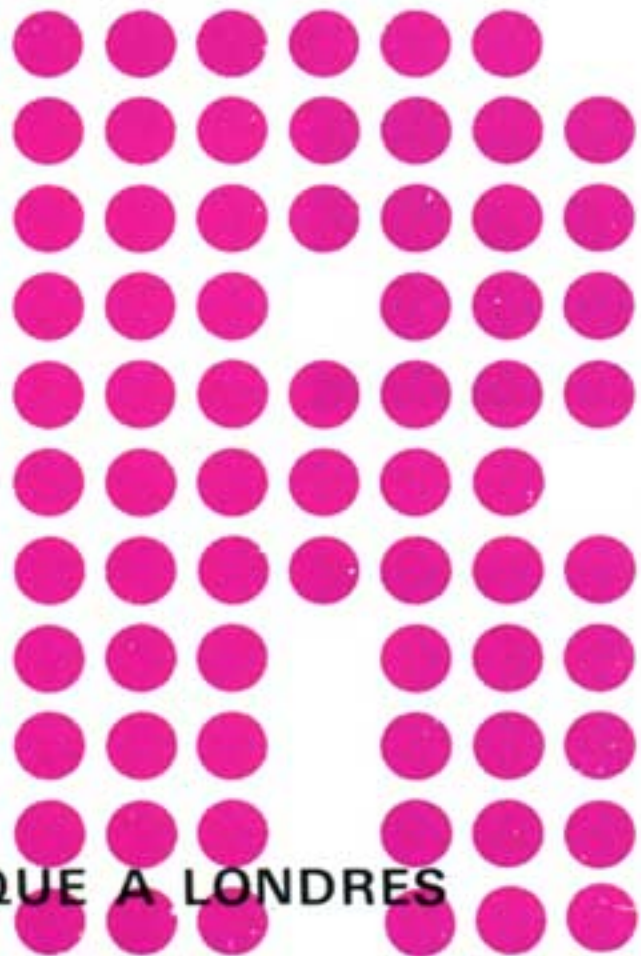
Un train par heure Gand-St.-Nicolas dans les deux sens.  
Un train par heure de Lokeren à Anvers dans les deux sens.  
17 trains par jour (dans les deux sens réunis) entre Gand et Anvers aux heures de pointe.

L'électrification a permis de réduire le temps de trajet dans une mesure importante: les trains relient Anvers à Gand en 44 minutes au lieu de 75 et St.-Nicolas à Gand en 23 minutes au lieu de 32.

Ces travaux représentent un investissement considérable que les chemins de fer ne peuvent justifier que pour des lignes importantes et dont on mesure toutes les possibilités d'avenir. C'est ainsi qu'on a donné à la ligne du pays de Waes l'infrastructure nécessaire à sa future expansion.







## RESERVATION ELECTRONIQUE A LONDRES

Nous avons déjà parlé de la réservation électronique des places dans les trains internationaux. Une mémoire centrale à Francfort, des terminaux installés dans toute une série de gares européennes, parmi lesquelles une quinzaine de belges, tout cela fonctionne depuis le 1er février 1971 et simplifie sensiblement les opérations de réservation.

Les British Railways n'étant pas reliés à ce réseau, la délivrance des places dans les trains continentaux posait quelques problèmes à nos voisins insulaires.

Tout est résolu à présent: depuis le 16 octobre 72, la gare de Londres Victoria possède deux appareils semblables à ceux qu'on utilise dans nos gares. La Belgique sert de relais puisque les appels londoniens passent par le centralisateur de Bruxelles avant d'être dirigés vers Francfort.

## EN WAGONS-LITS SANS PROBLEMES

La préparation d'un voyage international, jusqu'à présent, c'était tout un problème: on ne pouvait louer des places en wagons-lits que dans certaines agences de voyage, accréditées par la CIWLT (Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme).

Nuance: depuis octobre 72, le centre d'accueil pour voyageurs internationaux en gare de Bruxelles-Midi délivre aussi de tels suppléments.

Les bruxellois bénéficient donc d'un avantage certain.

A partir du 3 juin, la vente des suppléments wagons-lits a été étendue à 20 gares belges. On peut donc s'adresser à ces gares pour obtenir tous les documents et réservations nécessaires.

### Votre gare, peut-être!

Alost	Courtrai
Anvers Central	Louvain
Arlon	Liège Guillemins
Bruges	Malines
Bruxelles Nord	Mons
Bruxelles Midi	Namur
Bruxelles Léopold	Ostende
Charleroi Sud	Tournai
Gand St.-Pierre	Verviers Central
Hasselt	Welkenraedt

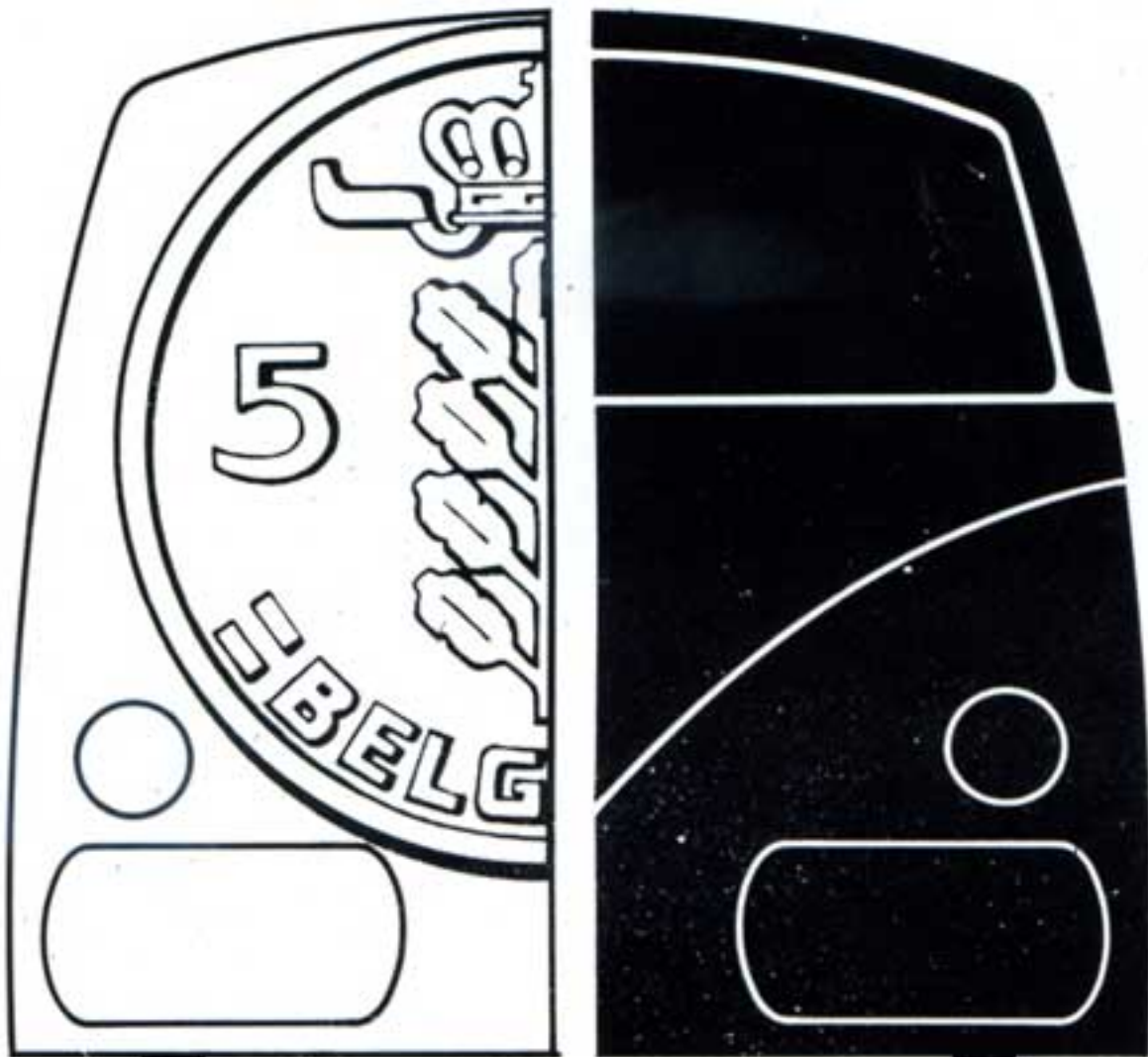
sont maintenant habilitées pour la délivrance des titres de transport WL.

## AUTOS- COUCHETTES BRETAGNE (ST-BRIEUC)





# fifty-fifty



## payez seulement LA MOITIE du prix de vos billets

### Comment ? avec la carte à demi-tarif

Valable un mois,  
vendue au prix de 264 F  
en 2e classe  
de 396 F en 1e classe,

la carte à demi-tarif  
vous permet de voyager  
à moitié prix sur tout le  
réseau des Chemins de  
fer belges (trains et  
autobus de substitution)



En vente dans  
toutes les gares  
sans formalités.

Rédaction:  
Rue de France, 85  
1070 Bruxelles  
Tél. 02/23.80.80, poste 2299  
Conception: P. Funken, Bruxelles  
Imprimerie: s.a. Omega, Anvers

Photos:  
Chevron Oil Belgium: p 1 à 4  
Cinéphoto SNCB: p 12 à 15  
Publicité SNCB

*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.



## DES WAGONS „CEREALES” NOUVEAUX



La Compagnie Auxiliaire du Nord et les Etablissements Fauvet Girel ont présenté le 15 mai dernier en gare de Bruxelles-Midi trois wagons trémies pour marchandises en vrac. Il s'agissait de wagons à bogies d'une grande capacité, à toiture amovible, permettant le déchargement par gravité dans l'entrevoie.

Le premier wagon était déjà connu: 65 m<sup>3</sup> de volume, 59,5 tonnes de charge utile, l'inclinaison des tôles des trémies à 63° le destinant particulièrement au transport d'engrais, chaux, et autres produits granulés et en poudre d'une densité voisine de 1.

L'originalité de cette présentation, c'était un nouveau type de wagon dit «polyvalent», en deux versions: gabarit continental et gabarit anglais.

Ce wagon «polyvalent» se compose de cinq compartiments: A, B, C, D et E.

Pour le type continental, les compartiments B, C et D (centraux) restituent les caractéristiques du wagon classique décrit plus haut. L'adjonction des compartiments A et E (extérieurs; pente de 37°) a pour effet de porter le volume total de 65 à 91 m<sup>3</sup>; le wagon possède ainsi les caractéristiques du wagon «céréales» apte au transport de produits granulés et en poudres de faible densité (inférieure à 1).

Dès lors, le wagon «polyvalent» permet le transport d'une gamme très étendue de produits; on peut l'utiliser dans le trafic de relations combinées de manière à en accroître le rendement. Ainsi, le wagon à gabarit anglais qui sera exploité par la société Polybuck pourra, dans le sens continent-Angleterre, transporter des céréales, et au retour être chargé de kaolin.

La manifestation du 15 mai (comme d'autres dont nous parlerons plus tard) entre dans le cadre d'une collaboration confiante entre les chemins de fer belges et les sociétés de location de matériel. La S.N.C.B. a entrepris un vaste programme de modernisation de son parc tout en encourageant l'utilisation de wagons de particuliers de type moderne sur son réseau. Il n'y a pas concurrence entre wagons «réseau» et wagons P mais plutôt complémentarité. Le but à atteindre, dans le cadre d'une politique d'expansion du trafic, est en définitive l'utilisation de toutes les ressources possibles pour offrir à la clientèle belge des solutions ferroviaires rationnelles.

La présentation de matériel du 15 mai a été une excellente occasion de rencontre entre tous les intéressés; l'atmosphère détendue du cocktail offert ensuite par l'exposant au bar T.E.E. de Bruxelles-Midi a facilité les contacts que le chemin de fer espère fructueux pour tous.







## L'ETAT CIVIL EN PANIQUE

On s'appelle Vanden Broeke, ou Durant, ou Goldstein. On porte une marque de référence, signe distinctif qui permet de traverser tant bien que mal les écueils administratifs ou de grimper en flèche au firmament des célébrités. Certains, à la rigueur, adoptent un pseudonyme sur lequel ils fondent leur popularité.

Nous voilà aujourd'hui devant une génération de grosses caisses dont la réputation ne repose pas — c'est une chance! — sur le nom de famille.

On inscrit le premier né sous le nom de CONTAINER. Nourri, choyé, bien éduqué, heureux parmi ses frères, il goûta un jour à la vie de globe-trotter: on le vit traverser océans et continents, couvrir des milliers de kilomètres, sillonner le monde entier. Il lui fallait un passeport. Qui l'a rédigé? Quel malicieux poète a voulu ainsi ajouter sa note personnelle? On ne sait. Le passeport, en tout cas, fut établi au nom de TRANSCONTAINER.

Plus tard, ému de voir grandir ainsi leur enfant en âge et en sagesse, par esprit d'émulation, sans doute, ses parents l'appelèrent GRAND CONTAINER.

C'en était trop! On ne s'y retrouvait plus. Un peu fâché de voir bafouer de la sorte son sérieux, l'Etat-Civil donna un coup de crosse.

Force nous est de nous soumettre: nous l'appellerons désormais CONTENEUR. Cela devait être dit, pour que nul ne s'y trompe, et qu'on retrouve sans peine, dans nos prochaines livraisons, la trace de cet enfant terrible du transport international.

## DES CONTENEURS A BRUXELLES

3 juin: date importante. La capitale belge a désormais son terminal pour conteneurs. C'est en gare de Bruxelles Petite Ile qu'un engin hydraulique de type Klaus est affecté à ce service important.

Il s'agit d'un tracteur équipé de pieds escamotables et dont les „tentacules" basculent les conteneurs.

L'engin est puissant: il peut transborder des caisses de 30 tonnes, qu'elles aient une longueur de 20, 30 ou 40 pieds. Les conteneurs non ISO ne sont pas laissés pour compte: dans les mêmes limites de poids et de longueur, ils peuvent être manutentionnés moyennant accord préalable.

Notre montage photographique montre bien le „saut de mouton" du conteneur par-dessus le transbordeur tentaculaire.







**Vitesse... confort.**

