

inFORMATIONS S.N.C.B

BULLETIN
DE LA DIRECTION
COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER
BELGES

PUBLICATION
BIMESTRIELLE
NOVEMBRE



4/75





Premier sondage excellents échos

Toujours préoccupée du confort de ses voyageurs, la SNCB a fait construire de nouvelles automotrices quadruples dont elle affecte une rame depuis quelques mois au service Anvers-Charleroi avant de répartir le parc total (32 rames) sur les grands axes électrifiés du réseau.

Conçues en vue d'un meilleur confort et pour un plus grand plaisir de l'œil, ces nouvelles voitures remplissent bien leurs promesses, si l'on en croit un rapide sondage effectué auprès d'usagers réguliers.

Premier élément du confort : l'espace disponible. En allongeant de 10 centimètres la distance entre les sièges, le constructeur offre aux occupants une plus grande aisance.

Deuxième élément : l'aération. Un système nouveau de renouvellement de l'air (30 renouvellements par heure) rend l'atmosphère plus légère et accélère l'évacuation des odeurs désagréables — celles des vêtements qui séchent, par exemple.

Troisième élément : la place pour les bagages. Puisque chauffage et aération sont intégrés dans les parois, les voyageurs disposent, en plus des filets habituels, de l'espace ménagé sous les sièges.

Citons encore la grande souplesse de la suspension, le moelleux des banquettes, l'individualisation des sièges de 1^e classe, la décoration intérieure, très harmonieuse, et... la couleur, bien sûr, orange et gris-souris. Un voyageur nous disait à cet égard : « Sur le quai, on voit arriver ce train de très loin; et la couleur à elle seule vous donne envie d'y monter. »

Un avis parmi d'autres. Mais beaucoup d'autres qui vont dans le même sens.

SOMMAIRE



ENTREPRISE

Centrales électriques -
2 raccords : 3-6
CBM à Gand : 10-11
Meuneries Bruxelloises : 13



CONTAINER

Le terminal de
Châtelineau inauguré :
7



TOURISME

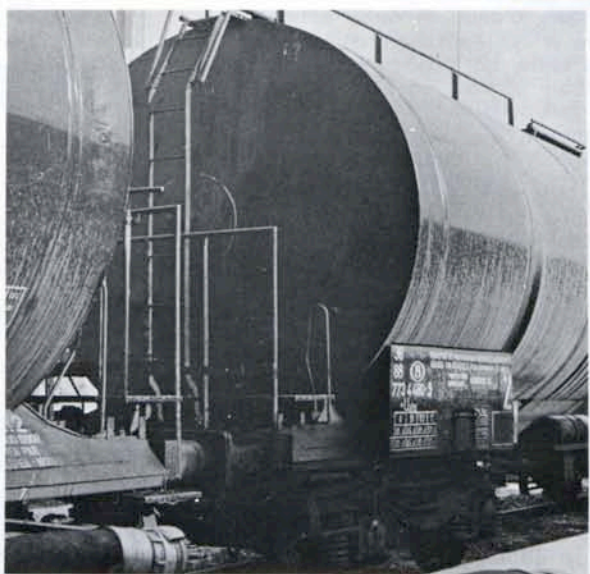
4400 places de
parking : 14
Vacances d'hiver : 14
Agence commerciale
de Lille : 14
TAC St.-Raphaël : 15
Ski-Express : 15
Billets pour la
Hollande : 15



NOUVELLES B

La SNCB et l'industrie
belge : 8-9



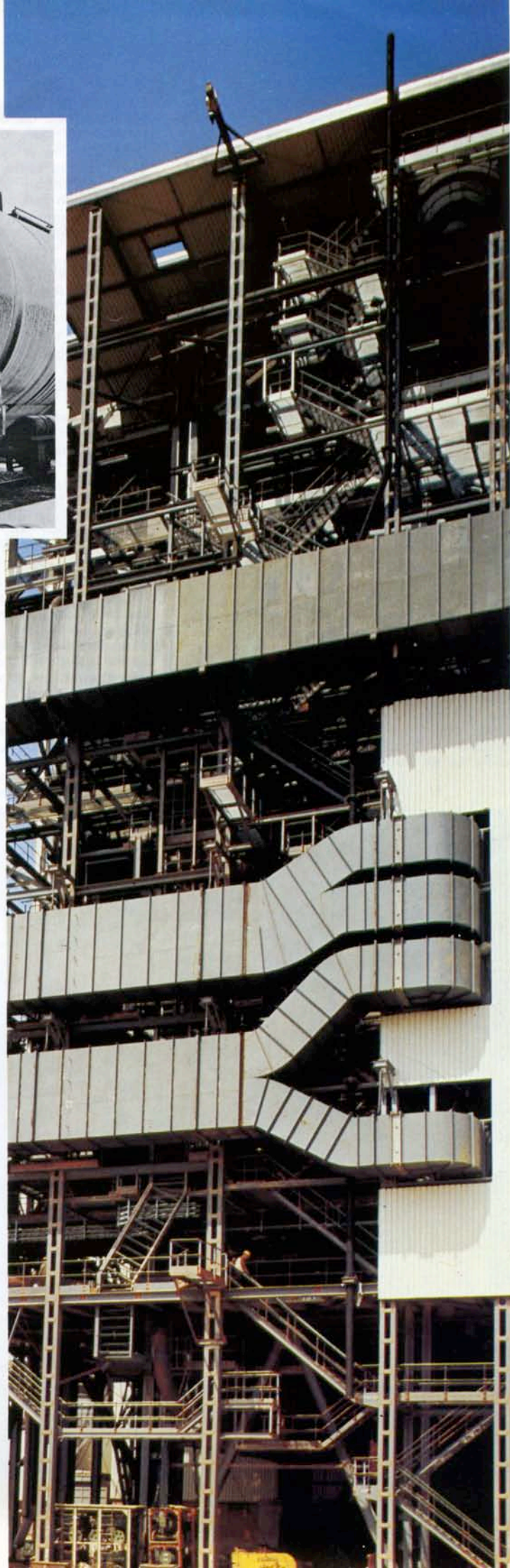


DES MILLIONS DE TONNES DE COMBUSTIBLES



Il existe en Belgique une trentaine de centrales électriques thermiques classiques — par opposition aux centrales nucléaires — qui appartiennent à sept sociétés d'électricité : Ebes, Esmalux, Interbrabant, Intercom, Interescout, Linalux-Hainaut et UKEK. Généralement implantées dans les zones qui connaissent un minimum d'industrialisation, ces centrales tirent leurs ressources calorifiques de quatre combustibles principaux : le fuel-oil (50 %), le charbon (21 %), le gaz naturel (20 %) et le gaz dit fatal (9 %) produit par les hauts-fourneaux, les cokeries et les raffineries.

Un chiffre donnera une idée plus précise de cette consommation : en 1974, la quantité de combustibles utilisés s'est élevée à quelque 7.000.000 t d'équivalent pétrole. Autrement dit, si tous les brûleurs avaient été alimentés en fuel extra-lourd, il aurait



fallu sept mille trains complets représentant une longueur totale de 2.177 kilomètres pour fournir la quantité de calories nécessaires à la production d'électricité de toute l'année.

Dans le passé, chacune des sociétés d'électricité possédait son propre service qui négociait l'achat et l'acheminement des combustibles. Il y a une dizaine d'années, ces sociétés décidèrent d'unir leurs moyens pour constituer un bureau d'achats commun : le POOL DES CALORIES. Il ne s'agit pas d'une société nouvelle mais d'un service central pour le fonctionnement duquel le partenaire fournit du personnel ou participe aux frais au prorata du nombre de calories approvisionnées.

Le but des sociétés réunies au sein du Pool est d'établir entre elles une compensation du prix de revient des combustibles servant à l'exploitation de leurs centrales respectives. En d'autres termes, quelle que soit la ressource énergétique utilisée, chaque centrale paie le même prix pour chaque calorie consommée.

En pratique, le Pool procède aux achats, assure le transport et la réception du charbon, du fuel extra lourd et du gaz. La répartition s'effectue entre les différentes centrales intéressées en raison des stocks à pourvoir et, bien entendu, des besoins quotidiens de chaque unité de production. Les besoins sont eux-mêmes fonction de la demande d'électricité sur le territoire. Responsable de l'acheminement des combustibles, le Pool passe les ordres de transport par fer, par voie d'eau ou par route — également pour l'acheminement du fuel extra-lourd.

Dans cet ordre d'idées, il a récemment chargé la SNCB de livrer le fuel à la centrale de Farciennes, dans la zone in-

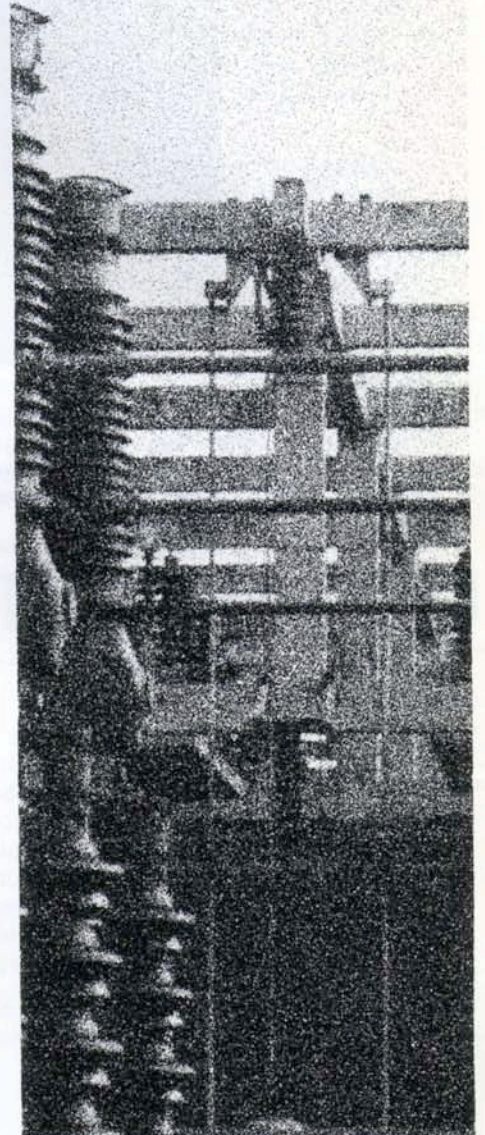
dustrielle de Charleroi et à la toute nouvelle centrale de Genk-Langerlo, mise en service au mois d'août de cette année. Cela s'ajoute à la réalisation d'un programme très vaste, qui concerne d'autres centrales encore et dont on peut donner une idée en quelques chiffres.

Approvisionnement des centrales électriques en fuel lourd par chemin de fer :
janvier/juin 1975 : 550.773 t (398.013 en 74)
janvier/juillet : 619.066 t (498.315 en 74)

La hausse par rapport à 1974 provient essentiellement de l'ouverture des raccordements de Farciennes et de Langerlo (91.326 et 113.670 tonnes respectivement en sept mois), car, en réalité, l'approvisionnement d'ensemble accuse une certaine diminution. Il faut attribuer ce recul à la basse conjoncture, qui entraîne une moindre demande d'électricité et à la diversification des approvisionnements rendue nécessaire à la suite de la crise d'octobre 1973.

Ajoutons que le Pool confie également au chemin de fer des transports de charbons. Certains nous diront peut-être que ces tonnages sont loin d'atteindre les chiffres que nous avons cités plus haut (consommation des centrales). L'explication nous en a été donnée par les responsables du Pool : il n'est pas question de mettre tous les œufs dans le même panier et de se rendre, de la sorte, étroitement dépendant d'un événement imprévisible (accident ou grève dans un mode de transport) qui entraînerait une rupture de la chaîne d'approvisionnement.

La SNCB participe à ce marché de transport considérable et a prouvé plus d'une fois qu'elle offre un service sûr et impeccable.



Farciennes : 200 mégawatts

Deux unités :

1. 4 chaudières tricorps
pression : 68 kg/cm²
température vapeur : 485° C
2 turbines : 1 × 40 MW
1 × 50 MW
2. 1 groupe monobloc chaudière
pression : 127 kg/cm²
température vapeur : 540° C
1 turbine à resurchauffe 110 MW

Consommation annuelle :

- gaz de haut-fourneau : ± 50.000.000 Nm³
fuel extra lourd : ± 100.000 tonnes.



La centrale de Farciennes est — comme on le voit dans la fiche technique — la propriété de deux sociétés : Intercom et CETEC. Implantée de longue date dans le voisinage de Charleroi, elle a utilisé comme source énergétique le charbon de la région, à l'instar de la plupart des industries voisines, puis le gaz de haut-fourneau produit par Hainaut-Sambre. Ce gaz est amené à la centrale par une conduite aérienne de deux mètres de diamètre dont certains tronçons surplombent ou longent la voie ferrée.

Les exploitants de la centrale, considérant le mauvais résultat de la conjonction gaz-charbon, ont choisi de brûler du fuel extra-lourd au titre de combustible d'appoint.

Il fallait amener ce fuel à destination dans les meilleures conditions. L'étude de ce problème a conduit à une solution relativement originale. Au bord d'une petite gare au nom sympathique — Le Campinaire — la SNCB a installé un collecteur flanqué de deux voies qui constituent le raccordement de la centrale. Le terrain voisin appartenant à celle-ci, on a pu y construire le poste de pompage indispensable au déchargement des wagons.

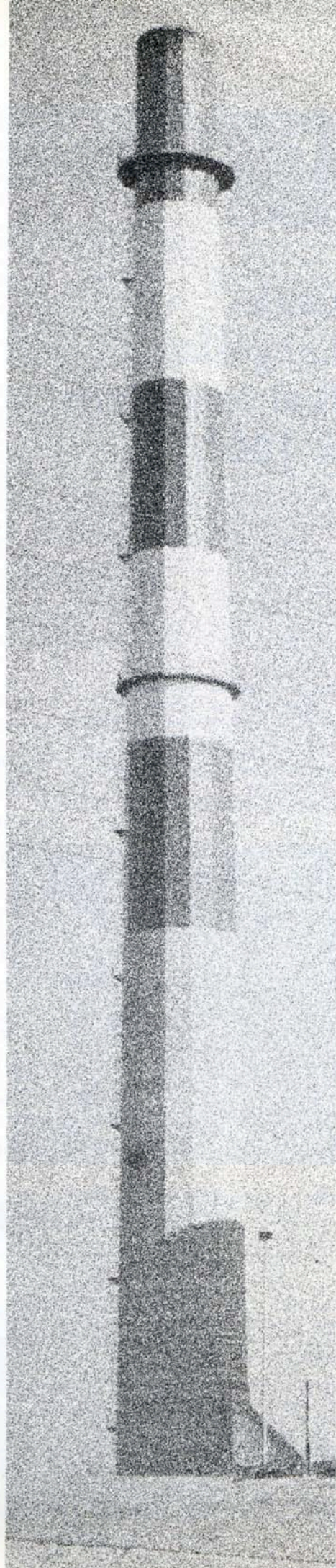
Mais ce raccordement est distant de la centrale de près de deux kilomètres. Il fallait donc le coupler à une autre forme de transport. Aujourd'hui, la conduite de gaz s'est découverte une sorte de petite sœur, qui court du raccordement à la centrale avec un détour par une cuve géante de stockage.

Le train arrive : 20 wagons. Placé sur raccordement, il est déchargé dans un délai de quelque trois heures par la mise en route de deux pompes au débit de 300 tonnes/heure.

Après un premier voyage dans la conduite aérienne, le fuel est injecté dans la cuve de 90.000 m³ distante de quelques centaines de mètres. De là, un deuxième tronçon de conduite part vers des cuves de transfert à la centrale même. Au départ de ce deuxième voyage, une nouvelle station de pompage est mise en fonctionnement. En fait, cette installation intermédiaire ne tourne pas en permanence : le fuel est considéré à Farciennes comme combustible d'appoint; il n'intervient que dans les circonstances bien précises, le jeudi, par exemple, lorsque, du fait d'un entretien hebdomadaire, Hainaut-Sambre réduit à zéro sa production de gaz.

Le super tank de 90.000 m³ constitue, bien entendu, la réserve indispensable à la centrale — et qui satisfait presque ses besoins d'une année — mais pourrait encore être une sorte de nourrice pour d'autres usagers de la région.

Notons encore un point précis. Le collecteur placé sur le raccordement est composé de trois tuyauteries dont une qui sert au réchauffement éventuel du fuel (pour le rendre plus fluide et donc déchargeable.) Jusqu'à présent, ce système n'a pas été utilisé. En effet, les rames, venues d'Anvers ou de Feluy, ne mettent pas plus de douze heures pour accomplir leur voyage. Grâce à l'isolation des wagons, le fuel possède alors une température suffisante pour que le déchargement puisse commencer sans délai. C'est un avantage incontestable du transport ferroviaire.

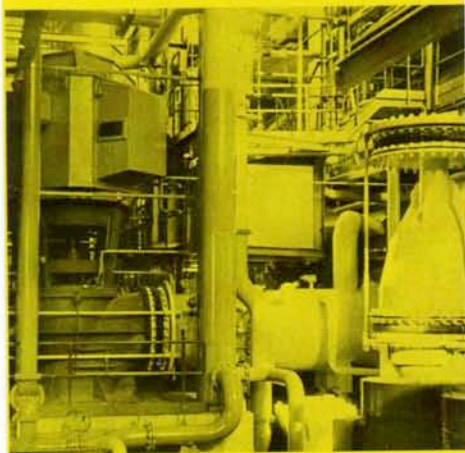




Genk- Langerlo : fuel ferroviaire à 100 %

Une unité en fonctionnement
alternateur et transfo ACEC
turbine de construction française
une chaudière à circulation naturelle
16 brûleurs de 4 tonnes/heure.

Une deuxième unité semblable en construction.
Puissance installée : 300 MW par unité.



Langerlo, c'est différent de Farciennes :
une centrale toute neuve de la société
Ebes, qui a lancé son premier kilowatt/
heure en août dernier.

De construction récente, elle est équipée
de tous les dispositifs anti-pollution que
notre époque réclame. Cela en fait une
installation unique dans le pays. Et aucun
secteur n'a été oublié. Pour limiter la pollution
de l'air, Ebes a dû faire construire
un tank supplémentaire de 16.500 tonnes
réservé au fuel à basse teneur en soufre,
élever la hauteur des cheminées de 112 à

140 mètres, prendre toutes les mesures (au
moyen d'un appareillage adéquat) relatives
à la teneur des fumées en SO₂, CO et NO.
Pour préserver l'eau du canal Albert, la
centrale s'est équipée de deux appareils
réfrigérants et de cuves de neutralisation.
Enfin, la lutte contre le bruit a nécessité
l'installation d'un silencieux et d'un
appareil d'élimination du soufflage à la mise
en service.

Un projet de loi est à l'étude, qui prévoit
certaines conditions d'opacité des fumées
industrielles et en particulier limite leur
teneur en dioxyde de soufre à 5 grammes
par norme mètre cube. La centrale de
Langerlo est allée plus loin. Depuis trois
ans déjà, la direction a fait procéder dans
la région à des mesures précises qui
visent à déterminer la composition de l'air
à cet endroit et à servir de comparaison
pour les mesures prises lors du fonction-
nement. La teneur maximale en soufre du
combustible a été volontairement limitée.
Le fuel ordinaire ayant une teneur en sou-
fre supérieure à la limite imposée, il faut
donc y mélanger du fuel BTS (basse te-
neur en soufre), ce qui explique la construc-
tion du tank supplémentaire.

Nous avons détaillé particulièrement cette
mesure parce qu'elle a spécialement condi-
tionné la construction du raccordement.
Pour deux qualités différentes, il fallait des
équipements séparés. Le raccordement se
compose donc de deux collecteurs ordi-
naires et d'un collecteur réservé au fuel
BTS, le tout encadré par quatre voies.

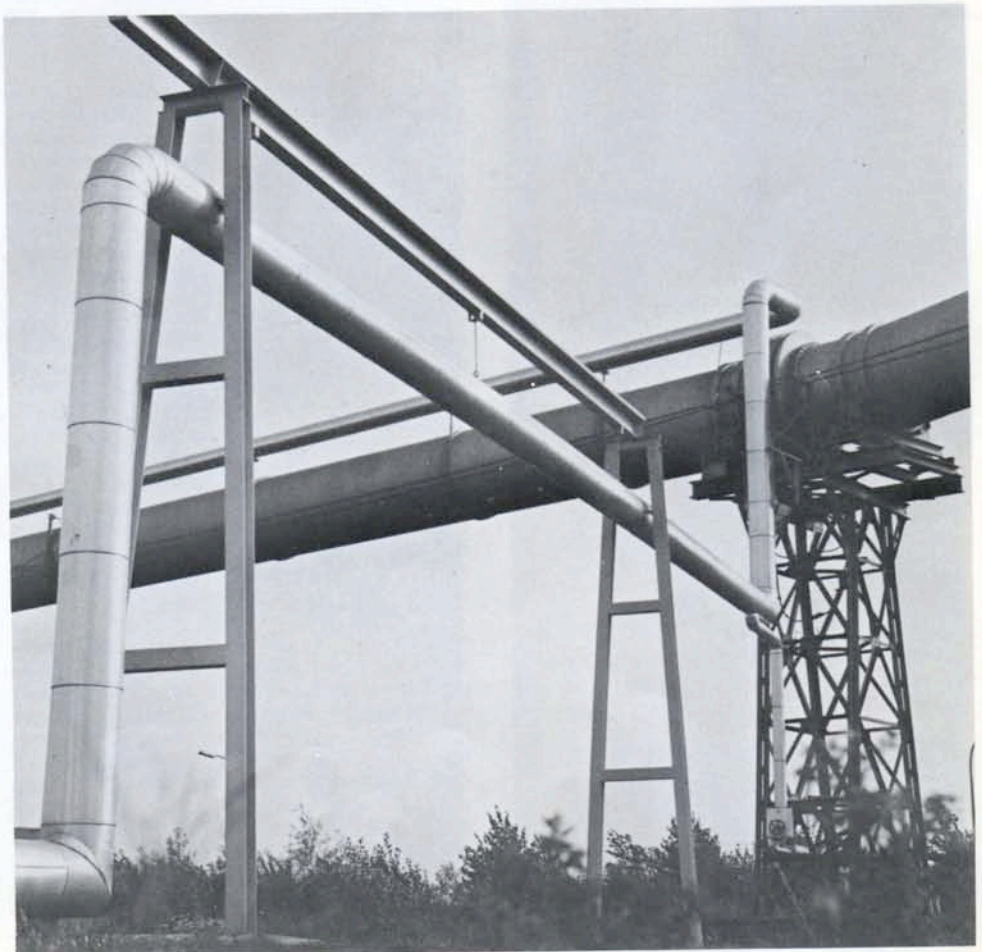
Les collecteurs ressemblent trait pour trait
à celui de Farciennes : 22 flexibles, trois

tuyauteries, la même longueur... Les trains
complets (actuellement un par jour) sont
scindés en deux rames et placés sur les
voies selon leur contenu (fuel normal ou
BTS). Avec les quatre voies et les six
pompes de 250 t/heure, il est possible de
décharger deux trains simultanément.

En tenant compte de l'ouverture du cou-
vercle de chaque wagon (pour éviter
l'écrasement de la citerne finalement mise
sous vide), du branchement des flexibles,
de la mise en route des pompes et de la
remise en place, on compte que deux
hommes peuvent décharger 1000 à 1200
tonnes en un peu plus de trois heures.
Pour l'instant, les 16 brûleurs consomment
à plein rendement 64 tonnes de fuel à
l'heure, soit un wagon en moyenne, comp-
te tenu des périodes de moindre demande.
A la mise en service de la deuxième unité
de production, deux trains quotidiens se-
ront nécessaires pour faire tourner les tur-
bines. La centrale de Langerlo, contraire-
ment à celle de Farciennes, fonctionne
entièrement au fuel. Et l'approvisionne-
ment, à l'heure actuelle, se fait exclusive-
ment par chemin de fer.

Que dire encore ?

Que cette installation toute neuve porte à
430 Mégawatts la puissance installée dans
la région. Que le second groupe sera mis
en service au mois d'août 1976. Que les
équipements de contrôle de la pollution
dont nous avons parlé ont coûté 7 % de
l'investissement total. Enfin, que le chemin
de fer entrevoit la possibilité de livrer à
la centrale achevée plus de 500.000 tonnes
de fuel chaque année... une belle opéra-
tion.



Le quatrième containerterminal des chemins de fer belges a été inauguré le 25 septembre à Châtelineau, en présence de nombreuses personnalités. Citons entre autres Monsieur le Bourgmestre de Châtelineau, le président de l'ADEC, les autorités du groupe de Charleroi et de la gare, des représentants d'Intercontainer à Bâle, la Direction d'Interferry, ainsi que des personnalités du monde industriel et la presse locale.

le terminal de Châtelineau inauguré



Le 3 octobre, le portique du terminal a donné sa pleine mesure. Une batteuse de pieux de 33 tonnes, venue d'Italie par chemin de fer, y a été transférée de wagon à remorque routière pour accomplir son parcours terminal. D'une longueur de 8 m, d'une largeur de 2 m 5, et haut de 2 m, cet engin, on le devine, était impressionnant. Le portique, à cette occasion, a frôlé la limite de sa capacité: 35 tonnes.



Dans un numéro précédent (1/75), nous avons détaillé les caractéristiques de ces installations: portique de 20 mètres de portée, deux voies ferrées totalisant 380 mètres, une capacité de 35 tonnes pour les containers et semi-remorques routières et de 25 tonnes au crochet pour les marchandises ordinaires, une belle surface de stockage...

Comme on le voit, ce portique est vraiment polyvalent: container, kangourou, marchandises générales. La région de Charleroi dispose maintenant d'un outil de travail précieux. La progression constante du transport par containers (le meilleur des emballages!), l'existence d'un terminal pratique et performant encourageront sans nul doute les expéditeurs à choisir cette technique de transport rapide. Le développement du système rail/route y gagnera également; l'une de nos photos montre d'ailleurs qu'un « routier » de Jumet a déjà choisi cette formule.

Le nouveau terminal bénéficie, il faut le dire, de liaisons rapides et régulières non seulement avec les deux grands ports nationaux, Anvers et Zeebrugge, mais aussi avec les pays voisins où des correspondances bien étudiées sont prévues pour les destinations les plus lointaines. C'est un avantage incontestable de la containerisation: en collaboration avec Intercontainer (représenté en Belgique par Interferry), 24 réseaux ferroviaires mettent chaque jour en circulation une série de trains qui sillonnent toute l'Europe. Il va sans dire que les gares terminales et les escales sont équipées d'installations semblables à celle de Châtelineau.

Ainsi, en Belgique comme dans les pays voisins, l'infrastructure propre aux containers se développe régulièrement. Elle permet de traiter le transport de marchandises sur des parcours où plusieurs modes se complètent: le rail, la route, la mer. Elle constitue à cet égard l'outil le plus efficace en vue d'échanges sûrs et rapides.

Toute information à propos du terminal de Châtelineau peut vous être donnée par:

l'Agence commerciale SNCB
Quai de la gare, 1
6000 Charleroi, tél. 071/43 01 73

l'Agence commerciale SNCB
Square F. Roosevelt, 14
7000 Mons, tél. 065/33 59 79

A propos des containers en général, adressez-vous à la SNCB, Direction Commerciale:

Bureau 62.12
Rue de France, 85
1070 Bruxelles, tél. 02/523 80 80, poste 2648

Sur le trafic kangourou, vous obtiendrez des renseignements auprès de:

TRW
Rue Vandepereboom, 25
1080 Bruxelles, tél. 02/525 62 51

Et s'il s'agit des engins de levage de la SNCB en général, la bonne adresse est:

Service clientèle marchandises
Bureau 15.11
Rue de France, 85
1070 Bruxelles, tél. 02/523 80 80, poste 2140 (ou 2135)



le chemin de fer un bon client pour l'industrie belge



Les circonstances économiques actuelles ont donné à l'emploi la résonance d'un problème particulièrement aigu. Cela nous conduit à envisager le rôle joué par la SNCB — dans le passé et plus encore aujourd'hui — dans la fourniture de travail à l'industrie belge.

Nous en avons parlé, à l'occasion, dans le cadre de certains articles de la présente revue. Mais de façon discrète. Levons le voile tout à fait pour informer la clientèle de ce que la SNCB fait à ce sujet.

Les limites d'un service public

Rappelons au départ deux points spécifiques de la politique d'achat du chemin de fer.

Service public, la SNCB doit se plier aux impératifs imposés à ce type de société en matière d'achats. D'autre part, les statuts prévoient que le réseau soit géré et exploité sur une base rationnelle et commerciale. Les achats, tant de fournitures que de matériel roulant, doivent donc être faits dans le respect d'une réglementation précise. La SNCB ne jouit pas en cette matière de la grande liberté accordée à l'industrie privée.

Matériel roulant

Pour situer plus précisément le chemin de fer en tant que client de l'industrie belge, citons quelques chiffres.

Le passage de la traction vapeur à la traction électrique et diesel a entraîné, au cours des deux dernières décennies, l'achat de :

- 260 locomotives électriques;
- 486 locomotives diesel de ligne;
- 475 locomotives diesel-hydrauliques de manœuvre;
- 76 autorails à moteur à combustion;
- 448 rames électriques.

La fabrication de ce matériel a fourni à l'industrie « ferroviaire » environ 60 millions d'heures de travail.

Ajoutons à cela quelque 19.000 wagons et 750 voitures à voyageurs qui, pour leur part, représentent 24,5 millions d'heures de travail.

En résumé, l'industrie belge s'est vu attribuer une moyenne de 4,3 millions d'heures de travail par an depuis 1955. Et cela sans compter les centaines de milliers d'heures pour d'autres fournitures.

Comme le gouvernement se propose aujourd'hui de stimuler l'usage des transports en commun, la SNCB pourra vraisemblablement poursuivre dans l'avenir son effort de renouvellement du matériel, voire l'intensifier.

Du fuel au papier collant

Nous n'avons jusqu'à présent parlé que des véhicules. Qu'en est-il des autres achats ?

Et bien, cela va des combustibles, rails, bois de traverses aux articles de bureau les plus simples. Les commandes de ce genre ont atteint en 1974 un montant total de 4 milliards de francs.

L'industrie belge, c'est vrai, se taille la part du lion dans ces marchés. Mais quant à chiffrer ces commandes en heures prestées... c'est un travail d'apothicaire qui n'a jamais été réalisé.

En compétition

Au fait que le chemin de fer est, pour l'industrie, un client à ne pas négliger, ajoutons qu'il contribue à l'amélioration de la compétitivité des fournisseurs. En effet, l'attribution des marchés se base sur la comparaison des prix offerts; les entreprises belges sont à cet égard obligées de lutter contre la concurrence des firmes étrangères également consultées.

Un autre aspect nous paraît important. Des productions spécifiques sont étudiées, développées et appliquées en commun par le chemin de fer et plusieurs entreprises. Ici encore, l'action de la SNCB accélère le progrès technologique en même temps qu'elle encourage les fournisseurs à lancer sur le marché des produits de réelle qualité... et donc compétitifs.

Voilà pour la philosophie générale du problème.

Dans une prochaine publication, nous lierons connaissance avec la Direction des Achats. Sans doute certains lecteurs reconnaîtront-ils au passage des services avec lesquels ils ont peut-être été mis en contact. Plus tard encore, nous mettrons l'accent sur certaines réalisations spéciales. Ce qui complétera notre panorama.



C'est à la rouille qu'on reconnaît le fer : le métal oxydé prend une teinte à mi-chemin entre le rouge et le brun. Dans le port de Gand, cherchez le quai le plus « rouillé » et vous découvrirez CBM, la Compagnie Belge de Manutention. C'est facile : CBM traite chaque année quelque trois millions de tonnes de minerais. On ne peut s'y tromper.

CBM se définit comme un intermédiaire particulier auquel la sidérurgie confie la réception et la réexpédition des marchandises qu'elle achète à l'étranger. Intermédiaire parce que CBM décharge les navires qui accostent au Schepen Sifferdok pour assurer la continuation des marchandises par un autre moyen de transport et, le cas échéant, les stocker momentanément.

La société est installée à Gand depuis longtemps déjà. Si l'on parcourt les trois premières darses du port, on y trouve inmanquablement sa marque. Mais depuis la mise en service du Sifferdok, en 1969, parallèlement au développement du port, dont le trafic a fait un bond de 450 %, CBM a étendu son domaine, pour occuper aujourd'hui — outre les darses anciennes — 1500 mètres de quai le long du nouveau bassin et, à l'arrière, une surface de stockage de 10 hectares.

A quai, CBM a placé 5 grues dont deux, en forme de portiques, ont une capacité de 15 tonnes, et les trois autres une charge maximale de 10 tonnes. Cet équipement est complété par une longue bande transporteuse et, au stock, par une pelle rotative dont nous parlerons plus loin.

CBM: 



le fer
en
exclusivité



8.000.000 tonnes par an

On peut considérer CBM comme le manutentionnaire le plus important à Gand. En effet, tous types de marchandises mis ensemble, la société a traité, en 1974, quelque 8 millions de tonnes, dont 3 pour les seuls minerais.

Le domaine est vaste, en réalité. Sur les listings de CBM s'alignent 20 sortes de marchandises à tonnages importants; et la 21e ligne mentionne « divers », c'est-à-dire tout ce qui est traité en plus petites quantités. Des charbons, des cokes de pétrole et de charbon, un certain nombre de qualités de minerais, des phosphates, du soufre, voilà un bref échantillon de ce qui passe au Sifferdok.

Devant une telle diversification, nous nous sommes limités, lors de notre visite, aux seuls minerais, et particulièrement au fer, dont CBM est l'unique réceptionnaire à Gand.

Quoi et où ?

Il s'agit, bien entendu, d'importation. La Suède (principalement), l'Algérie, la Mauritanie, l'Angola, l'Afrique du Sud, le Brésil, le Vénézuéla, l'Espagne... nous expédient des navires de tonnages variables mais dont la plupart atteignent la limite admise au Sifferdok : 55 à 60.000 tonnes. Soixante à quatre-vingt bâtiments arrivent ainsi chaque année pour laisser à Gand leur cargaison de minerais.

Les manœuvres d'accostage terminées, les cales ouvertes, CBM met en fonctionnement une, deux, parfois trois grues et entame le transbordement qui durera deux jours, trois dans le moins bon des cas. Transbordement, cela signifie transfert du chargement sur péniches, en wagons ou encore au stock.

La clientèle, souvent, n'est pas en mesure d'absorber en une fois la contenance totale du navire : la place lui manque ou le temps fait défaut. CBM, pour cette raison, met à sa disposition les 10 hectares d'arrière-quai.

Les deux grues-portiques peuvent charger directement les trains et les péniches. Elles sont équipées de trémies que l'on place au-dessus des rames de wagons pour y calibrer la charge à déposer dans chaque véhicule. Leur flèche de 35 mètres permet, par ailleurs, de surplomber le navire à quai pour atteindre les chalands qui s'y sont accolés. On estime à 25 % la quantité de marchandises ainsi transbordées sans délai.

De grandes destinations

Les clients chargent CBM de la manutention au port et y expédient les rames de wagons particuliers dont ils confient l'acheminement au chemin de fer — le processus est semblable pour le transport fluvial. On comprend ici d'autant mieux quelles sont les limites de l'activité de CBM : il s'agit de manutention et de rien d'autre. Qu'on ne se méprenne pourtant pas sur notre phrase : l'activité de CBM est loin d'être « limitée ». Au contraire; on forme chaque jour au Sifferdok 10 à 11 trains complets de 1300 tonnes, soit 10 à 11 fois 22 wagons qui circulent à horaire fixe ou en surnombre. Prenons pour exemple un train destiné aux Usines Boël. Ce train quitte Gand à 21 h 18, chaque jour, pour atteindre le raccordement de La Louvière à 0 h 30. Là, il est déchargé puis remis au chemin de fer à 8 h 18. De retour à Gand à 10 h 31, il reçoit un nouveau chargement et repart à 21 h 18. Rotation : 24 heures. Ceci est valable pour la Belgique uniquement; les trains vers la France effectuent l'aller-retour en deux jours.

Le monstre du port

CBM ne reçoit pas un navire de minerais par jour. Dès lors, pour suivre cet horaire et ne pas engorger le trafic et les stocks des destinataires, il faut entreposer la marchandise pendant un certain temps (trois mois en moyenne pour expédier le chargement total d'un navire). Ces opérations-là méritent quelques explications.

Pour amener le minerai au stock, CBM a construit une longue bande transporteuse qui fait un tour presque complet de ses installations. C'est un matériel pratique et très performant. Pas besoin de pelles mécaniques ou autres véhicules intermédiaires entre la grue et le stock. Mais encore faut-il, pour écouler celui-ci, disposer de moyens aussi rapides. Pour cela, CBM a choisi une solution spectaculaire : une « rotopelle » d'une capacité théorique de 2000 tonnes/heure. La machine est un monstre impressionnant, certes, mais elle repose sur un principe simple. Il s'agit d'un tambour équipé de huit bennes sans fond et qui tourne à proximité de la bande transporteuse. A chaque tour, la pelle arache au tas de minerais huit petites quantités qu'elle répartit sur la bande. Celle-ci pénètre dans une tour de contrôle — et de commande — où l'on procède à une vérification du poids. Une autre bande quitte alors la tour en direction d'une trémie qui surplombe un faisceau de voies

ferrées. Là, le minerai s'entasse jusqu'à concurrence de 60 tonnes. Le fond de la trémie s'ouvre et voilà un wagon chargé. Au suivant. Le dernier véhicule rempli, l'une des quatre locomotives de CBM conduit la rame à la formation où la SNCB prend le relai. On doit pouvoir charger ainsi un train en 60 minutes.

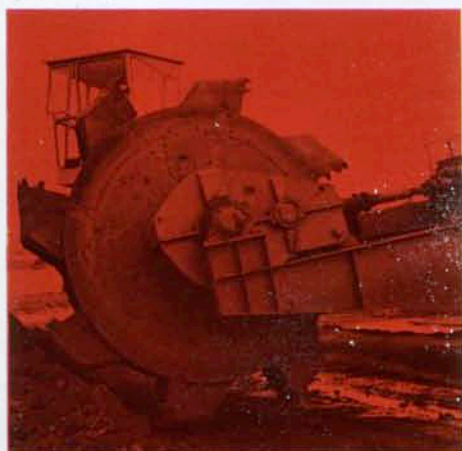
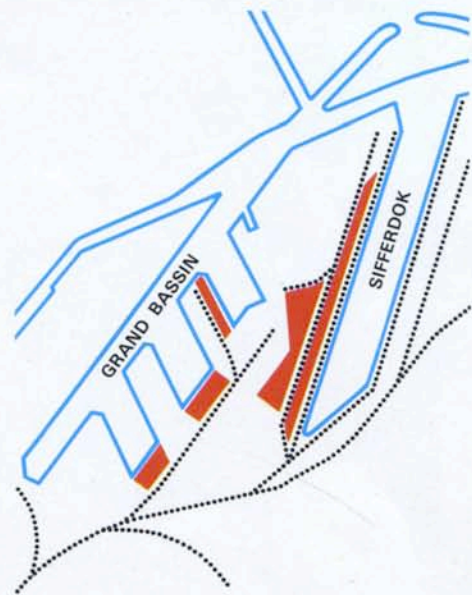
95 %

Précision intéressante : l'année dernière, la SNCB a assuré 95 % du transport de minerais de fer.

On pouvait s'y attendre. La circulation bien cadencée des trains est pour les réceptionnaires bien plus avantageuse que les arrivages massifs. Elle leur permet de planifier le travail et d'utiliser au mieux les équipements de leur entreprise. Le matériel ferroviaire bien adapté aux besoins n'est sans doute pas étranger à la préférence nette que ces sociétés accordent au rail. Les wagons sont la propriété des usines, nous en convenons, mais on en trouve d'équivalents dans le parc de la SNCB, qui peuvent être mis à disposition si le destinataire doit faire face à une difficulté quelconque.

Ce pourrait être le cas si la sidérurgie connaît dans l'avenir les extensions annoncées dans les études prospectives.

Le chemin de fer, alors, répondrait « présent », comme il l'a fait déjà dans certains cas précis, apportant une nouvelle preuve de la qualité de ses services.



La plus sûre et la plus prestigieuse des voitures avec chauffeur.



La plus rapide aussi. Pour tous vos déplacements d'affaires... ou autres.

- de Bruxelles à Paris : durée 2 h 20 - 6 départs par jour.
- de Bruxelles à Cologne : durée 2 h 30 - multiples correspondances par Intercity ou TEE dans toutes les directions. Correspondance immédiate pour Copenhague par TEE Merkur.
- de Bruxelles à Francfort : durée 4 h 50.
- de Bruxelles à Amsterdam : durée 2 h 30.
- de Bruxelles à Luxembourg : durée 2 h 10.
- de Bruxelles à Strasbourg : durée 4 h 15.
- de Bruxelles à Bâle : durée 5 h 30.
- de Bruxelles à Zurich : durée 6 h 40.



Le TEE : indispensable luxe de l'homme d'affaires.



Meuneries Bruxelloises : le bon grain prend le train

Meunier, tu dors ?

Non, il n'ont pas dormi, les responsables des Meuneries Bruxelloises, lorsqu'il s'est agi de créer les conditions idéales pour recevoir des trains complets de céréales françaises.

Là, au bord du canal, à la limite de l'avant-port de Bruxelles, ils possédaient déjà une infrastructure intérieure. Cela veut dire que des voies couraient jusque dans un hangar d'où, en sous-sol, part un circuit de transport dont le périple s'arrête au sommet des silos d'entreposage.

La porte d'entrée se trouvait côté Haren. Mais voilà : depuis plusieurs années, les Meuneries Bruxelloises n'avaient plus rien reçu par chemin de fer (question de convenance de l'expéditeur) et le raccordement, outre qu'il s'était détérioré, avait été progressivement envahi par une entreprise voisine.

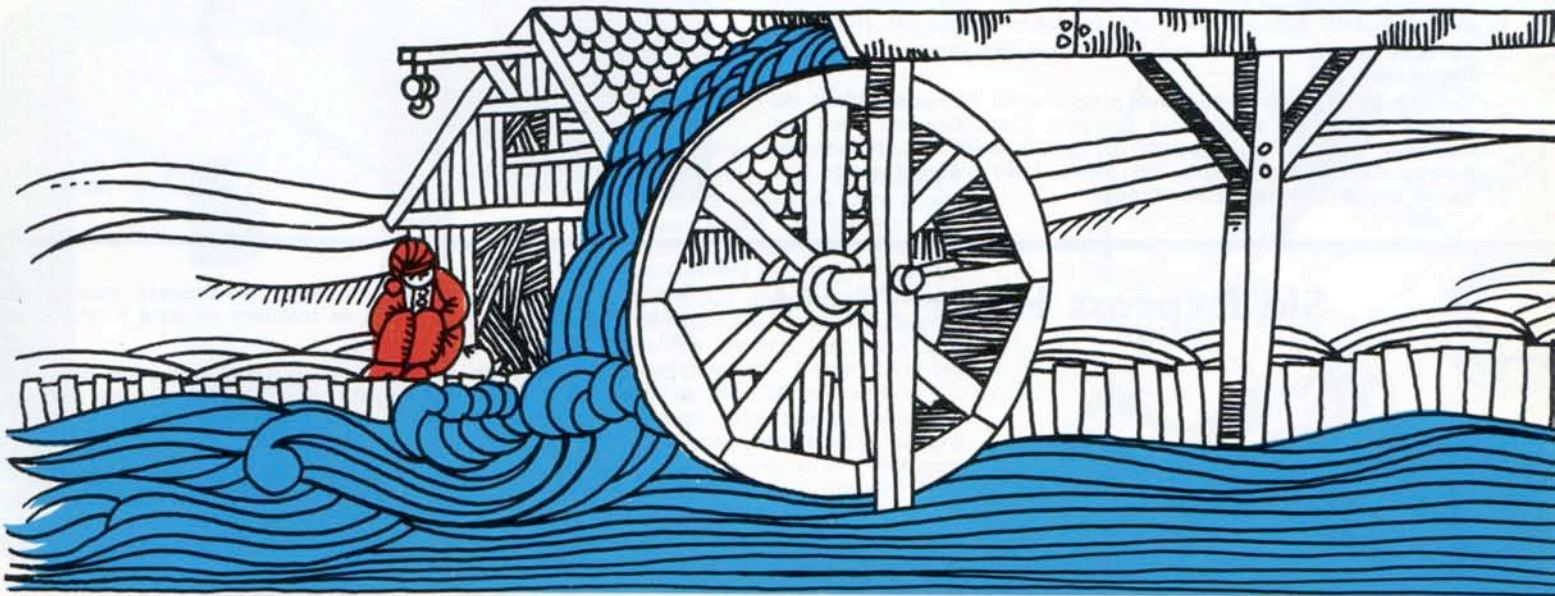
La question était donc simple : allait-on « retaper » l'ancienne installation ou voir l'affaire sous un autre

angle ? Quelques dizaines de mètres de rails suffisaient pour relier les Meuneries à l'avant-port. En commun avec le représentant de la SNCB, le choix fut vite fait : le grain viendrait directement par l'avant-port.

Ainsi fut fait. Un cul de sac a été supprimé sur le quai et remplacé par une courbe qui pénètre dans le hangar par une double porte géante. A l'intérieur même, on a dégagé les rails pris dans le béton, on les a rehaussés tout en aménageant en conséquence la fosse de déchargement.

De la sorte, les rames de wagons autodéchargeurs peuvent arriver en direct de l'avant-port et repartir dans les délais très courts après déchargement.

Les Meuneries Bruxelloises prévoient la réception de quelque 25 trains que leur expédieront les céréaliers français. Voilà une relance de la collaboration avec le chemin de fer à laquelle il était bon de faire écho.



AVANT-PORT

CANAL

FOSSE

MEUNERIES

●●●●● ANCIEN RACCORDEMENT

■ NOUVELLE INSTALLATION

La SNCB à Lille : nouvelle adresse

La représentation commerciale des chemins de fer belges pour le Nord de la France a déménagé. Le 1er septembre Monsieur Demoustier et son équipe ont quitté la rue du Molinel pour s'installer au

Forum
33, avenue Charles St-Venant
(2e étage)
59000 LILLE

On peut prendre contact avec l'agence
— par téléphone au numéro 51 46 17
— ou par télex, au numéro 12.137 F -
NORTX - Code 407 FERBEL



**4.400 places
de parking
à votre
disposition**

Même si vous habitez loin de la gare, prendre le train n'est pas un problème. Dans 136 localités, la SNCB met à votre disposition des parkings où votre voiture sera en sécurité. Vous avez le choix entre plusieurs formules.

1 jour

Votre voiture ne restera qu'une journée au parking ? Alors, vous acquittez un droit de parcage de 15 ou 30 francs, selon l'importance de la gare (Attention : Bruxelles Nord et Midi : 50 francs).

Abonnement

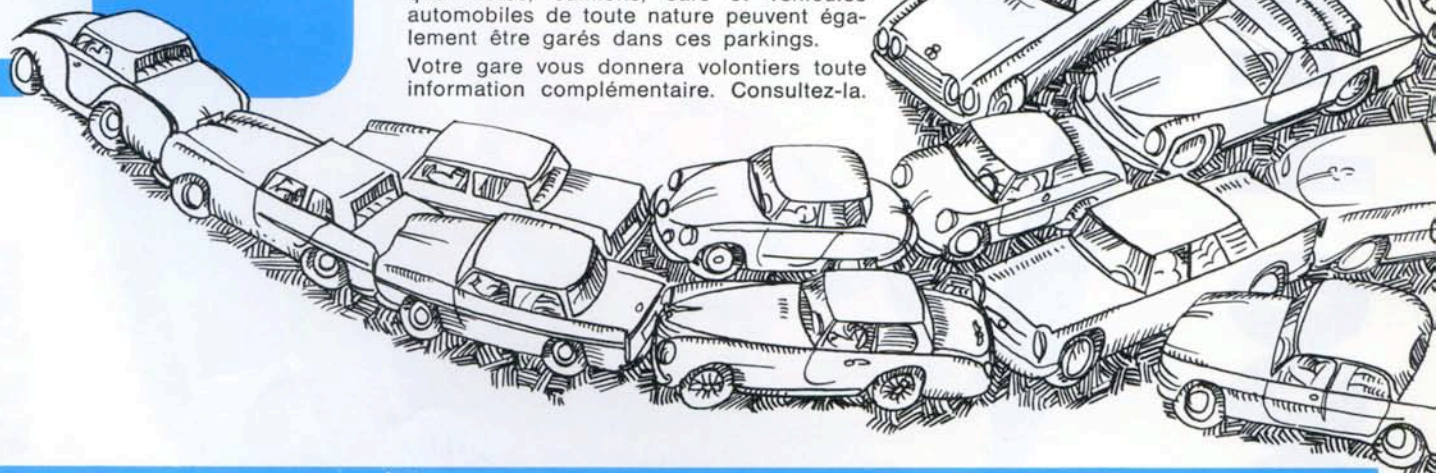
Vous utilisez régulièrement ce parking.

La SNCB vous délivre un abonnement mensuel pour un montant de 200 à 400 francs (Bruxelles Midi : 750 francs). Elle y met une condition : vous devez être titulaire d'un abonnement de chemin de fer.

Si vous possédez un abonnement valable sur tout le réseau, les conditions seront plus intéressantes encore, car pour une somme mensuelle de 250 francs, tous les parkings du pays vous seront ouverts.

Ces parkings sont accessibles tous les jours (dimanches compris). Notons encore que motos, camions, cars et véhicules automobiles de toute nature peuvent également être garés dans ces parkings.

Votre gare vous donnera volontiers toute information complémentaire. Consultez-la.



Photos :
Traction et Electricité : 1, 3, 5, 6
SNCB : 2 à 4, 7 à 11, 13 à 15
Interferry : 7

Rédaction :
Rue de France, 85
1070 Bruxelles
Tél. 02/523.80.80, poste 2299
Conception : P. Funken, Bruxelles
Imprimerie : S.A. Erasmus, Ledeborg

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.

1000 km comme chez soi



TEN Trans
Euro
Nuit

sb AGENCE BELUX

Mattens U.75