

**3/76** JUIN

# INFORMATIONS S.N.C.B.

5.2.0.1.	7	45
Namur 1		

PUBLICATION BIMESTRIELLE  
SAUF JUILLET ET AOUT

BULLETIN DE  
LA DIRECTION COMMERCIALE  
DES CHEMINS DE FER  
BELGES





Un tube soudé en spirale passe dans la coupeuse : le rayon du chalumeau est bien visible au centre de la photo. Les Tubes de la Meuse (Tubemeuse) nous ont ouvert les portes de leurs ateliers.

## SOMMAIRE

### NOUVELLES B

#### SNCB 1975 : 3

La conjoncture a touché durement l'industrie belge, notamment la métallurgie. Indirectement, le trafic ferroviaire en a senti les effets.

### ENTREPRISE

#### Tubemeuse à Flémalle Haute : 4 à 6

Dans sa nouvelle division, Tubemeuse fabrique des tubes spiralés de grande dimension. L'expédition de ces produits se fait en grande partie par chemin de fer.

#### Indesit à Bierges : 11

L'électroménager est en vedette à Bierges où Indesit reçoit des wagons complets expédiés d'Italie.

#### Colgate-Palmolive à Liers : 12 - 13

Nouvelle usine Colgate-Palmolive à Liers et nouveau raccordement au réseau belge.

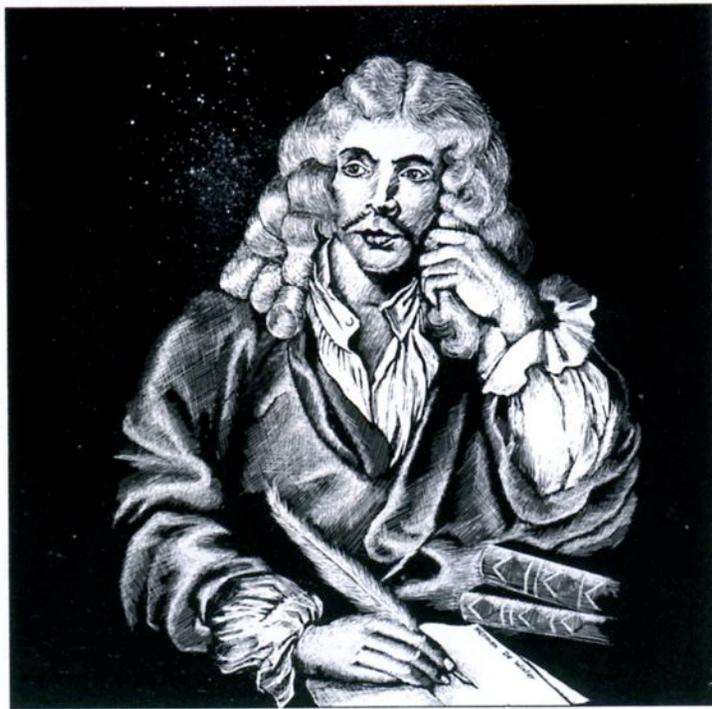
### EQUIPEMENT

#### Wagon Gbs

Une fiche technique vous donne tous les détails utiles sur ce wagon fermé de grande capacité.

# 3/76

# INFORMATIONS S.N.C.B.



## Molière: un nom prestigieux pour un train de haut standing

Ce TEE relie Paris à Cologne et traverse la Wallonie industrielle. Il met Liège, Namur et Charleroi à portée directe de Paris. De la sorte, il complète harmonieusement la relation dorsale Hollande-France et son quasi-homologue, le Parsifal, qu'il croise à proximité de la frontière française.

Son horaire :

*	18.51	Paris Nord	↑	13.09	*
*	20.04	St-Quentin		I	
*	20.39	Maubeuge		11.24	*
	20.07	Charleroi Sud		9.55	
	20.34	Namur		9.27	
	21.17	Liège G.		8.50	
	21.35	Verviers C.		8.26	
	22.00	Aachen		8.04	
	22.49	Cologne	↓	7.17	

\* : heure d'été

*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.

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

PHOTOS :  
Tubemeuse : 1, 4 à 6  
SNCB : 7 à 13  
Colgate : 12, 13



# S.N.C.B.

## 1975

Dans son rapport à l'Assemblée Générale, le Conseil d'Administration de la SNCB expose les résultats d'exploitation de l'année 1975. Le trafic ferroviaire a subi les effets de la récession économique.

*L'Europe occidentale, handicapée par la faiblesse de ses ressources énergétiques propres, fut particulièrement touchée par la contraction, aussi soudaine que profonde, du commerce mondial.*

*La Belgique, pays exportateur, a été gravement affectée par la régression de l'activité économique, qui a atteint pratiquement tous les secteurs.*

### Voyageurs

*En dépit de l'accroissement considérable du nombre de chômeurs dans notre pays en 1975, nombre qui a représenté par rapport à l'ensemble de la population laborieuse un taux de 5 à 6 %, le trafic des voyageurs transportés par la voie ferrée s'est élevé à 7.650 millions de voyageurs/km, soit 8,5 millions ou 0,1 % de plus qu'en 1974.*

### Marchandises

*Le trafic des marchandises par wagons complets s'est élevé à 6.758 millions de tonnes/km, ce qui représente une régression de 2.388 millions ou 26,1 % par rapport au niveau précédent — exceptionnellement élevé — de l'année 1974.*

*En raison du caractère général de la régression économique, la diminution apparaît dans tous les courants de transports, comme l'indiquent les chiffres comparatifs suivants des deux derniers exercices:*

	1974 (millions de t-km)	1975	Différence
Importation	3.252	2.258	— 30,6 %
Exportation	1.850	1.369	— 26, — %
Transit	2.803	2.119	— 24,4 %
Intérieur	1.241	1.012	— 18,5 %
	9.146	6.758	— 26,1 %

### Trafic

*Il en résulte que le trafic international a reculé de 27,3 % tandis qu'à l'intérieur la diminution a été de 18,5 %.*

Les causes de ce recul sont simples. Après avoir dessiné le profil actuel de l'industrie sidérurgique (— 29 % en 1975), des fournitures de charbon (— 25 %) et de coke (— 32 %), du secteur des produits chimiques et de celui des produits pétroliers, le Conseil d'Administration précise que...

*... les transports assurés par la SNCB qui intéressent les secteurs précités représentent plus de 85 % de son trafic total des marchandises par wagons complets.*

### Recettes du trafic

La recette sensiblement supérieure à celle de 74 enregistrée en trafic voyageurs n'a pu compenser une diminution importante du produit du trafic marchandises, de telle sorte que...

*... les recettes totales du trafic se sont élevées à 18.369 millions de francs, soit 2.168 millions ou 10,6 % de moins qu'en 1974.*

### Modernisation du réseau

Les crédits d'engagement octroyés en 1975 par l'Etat pour la modernisation du réseau se sont élevés à 2,5 milliards. Certes, ce montant est supérieur à celui qui fut accordé en 1974, année pendant laquelle la Société n'avait reçu qu'un crédit dérisoire de 1,1 milliard. Mais il n'empêche qu'il ne correspond nullement à ses besoins. Nous avons déjà été amenés, compte tenu du retard considérable dans l'exécution

*du plan décennal 1970-1979 de la SNCB, retard dû à l'insuffisance manifeste des crédits de l'Etat, à revoir nos projets. Pour réaliser les travaux prioritaires d'amélioration de l'infrastructure, la Société devait obtenir, rappelons-le, pendant la période 1975-1980, des crédits d'engagement d'un montant minimum de 6 milliards par an, sur la base des conditions économiques de 1974.*

*Pour 1976, un crédit de 3,5 milliards a été inscrit au budget de l'Etat. Ce montant reste minime en comparaison des investissements dont continue à bénéficier l'infrastructure des routes et des voies d'eau, en vue de leur développement.*

La discrimination entre les modes de transport peut être aisément évaluée — et les chiffres sont frappants. Mais l'absence d'une politique résolument orientée vers l'équité entre ces modes peut, en plus, peser lourd sur la position concurrentielle internationale du pays.

*La part réservée au chemin de fer dans les investissements prévus pour les voies de communication pendant les cinq années à venir est de seulement 8 %. Si elle est maintenue, cette disproportion ne fera qu'accroître les disparités entre la route et les voies hydrauliques, d'une part, les chemins de fer d'autre part.*

Les propositions gouvernementales relatives aux options du Plan de l'Etat indiquent pourtant qu'un choix prioritaire s'impose en faveur d'une amélioration du transport en commun, sous tous ses aspects: fréquence, vitesse, confort, coordination, abaissement relatif des tarifs.

Répétons que dans certains pays voisins, les investissements dans les chemins de fer sont au niveau de ceux des autres voies de communication. Si l'on ne veut pas s'inspirer de cet exemple, il est à craindre que, dans le domaine de la concurrence internationale en matière de transport, notre pays soit sérieusement handicapé à l'avenir.

# Tubemeuse : trois tubes par wagon



C'est en 1911 que la société anonyme des Usines à Tubes de la Meuse (en abrégé : Tubemeuse) ouvrit sa première unité de production. Seule usine belge spécialisée dans la fabrication de tubes sans soudure et de tubes soudés, elle a, au fil des années, conquis une place enviable sur le marché international : des sociétés de distribution d'eau, de pétrole et de gaz ont, sur les cinq continents, posé des dizaines de milliers de kilomètres de tubes produits à Flémalle-Haute.

## Tubes soudés en spirale

Les tubes de moyens et grands diamètres produits par Tubemeuse depuis 1929 jusqu'à la fin de 1973 étaient fabriqués suivant le procédé de soudure longitudinale. Mais les exigences des distributeurs de fluides se précisent et se compliquent : il faut des diamètres plus grands et des pressions de service toujours plus élevées.

Le procédé de soudure hélicoïdale est la meilleure réponse à ces besoins. Maintenu en veilleuse jusqu'à il y a peu, il est actuellement exploité à fond grâce à la parfaite mise au point de la fabrication de coils d'acier de forte épaisseur. Tubemeuse s'est engagé résolument dans cette voie en construisant et en équipant un nouveau département.

Au départ de bandes d'acier enroulées en spirale et soudées simultanément par un double cordon — l'un intérieur, l'autre extérieur — la nouvelle unité





produit des tubes d'un diamètre de 500 à 1600 millimètres et dont l'épaisseur varie de 4 à 20 millimètres. Deux lignes fonctionnent automatiquement; elles sont prolongées par diverses installations de parachèvement et de contrôle (ultra-sons et rayons X) qui donnent aux tubes livrés la plus grande fiabilité.

**Deux lignes :  
60 à 80.000 tonnes**

Les deux lignes de soudure sont bien entendu impressionnantes : chacune d'elles pourra produire 30 à 40.000 tonnes de tubes par an.

Les soudeuses se composent de trois parties principales dont deux sont mobiles par rapport à la troisième.

Au départ, voici le châssis de présentation de la tôle, où le coil est engagé dans un dérouleur puis plané en vue d'entrer dans la partie suivante.



Par cisailage latéral, la tôle acquiert la largeur nécessaire avant de subir le chanfreinage et l'ébavurage utiles. Un support d'attente permet de présenter une deuxième bobine de tôle dont l'extrémité sera soudée à la fin de la première en vue de poursuivre le processus en continu.

Deuxième étape : la tôle entre dans la cage de formage et de soudure. Là, par poussée, elle s'enroule en hélice. La tête soudeuse entre en action et le tube apparaît. Un premier contrôle de la soudure est effectué à cet endroit même, au moyen d'ultra-sons.

Vient enfin le couloir de sortie, dans le prolongement de la cage de soudure, où le visiteur peut voir le tube s'avancer. Une opération des plus spectaculaires se prépare. En effet, la machine, entièrement automatisée, connaît bien la longueur programmée du tube fini, et l'un de ses éléments — un anneau de coupage au chalu-

meu — à l'intérieur duquel s'avance le tube, en coupe, en l'espace de quelques minutes et sans que la fabrication soit interrompue, un tronçon d'une longueur généralement comprise entre 10 et 16 mètres.

Deux des parties sont mobiles, avons-nous dit. En fait, les deux parties extrêmes peuvent former avec l'axe de la cage fixe de soudure des angles variables. Cela se comprend : le diamètre du tube est déterminé d'une part par la longueur du coil et d'autre part par l'angle formé entre l'axe du tube et l'hélice de la soudure.

### Contrôle et finition

Voilà donc le tube soudé. Le travail ne s'arrête pas là pour autant. Plusieurs contrôles interviennent. La radioscopie permet une surveillance continue de la totalité des soudures — et la radiographie vient à l'appoint en cas de doute. Une machine parachève les extré-

mités en fonction du type de joint prévu par le client. Les tubes passent aussi à l'épreuve hydraulique; ils subissent là des pressions allant jusqu'à 200 atmosphères. En fin de chaîne, un appareillage électronique et radiographique permet, sur demande du client, de vérifier encore la qualité du produit (matière première et tube).

Ces contrôles — 7 au total — sont une garantie non seulement pour l'acheteur mais encore pour le fabricant dont la réputation de sérieux et de qualité est un atout maître sur le marché international.

Restent les opérations finales de parachèvement des tubes, à savoir l'application des revêtements intérieur et extérieur.

### Le train à Flémalle-Haute

Les deux chaînes de soudure occupent un bâtiment tout neuf,

qui constitue la nouvelle usine de Tubemeuse, ouverte au début de 1974.

En octobre 1975, cette nouvelle usine est raccordée au réseau ferroviaire belge et les premiers wagons chargés de tubes spiralés de 1 m 400 de diamètre quittent le raccordement à destination de l'étranger.

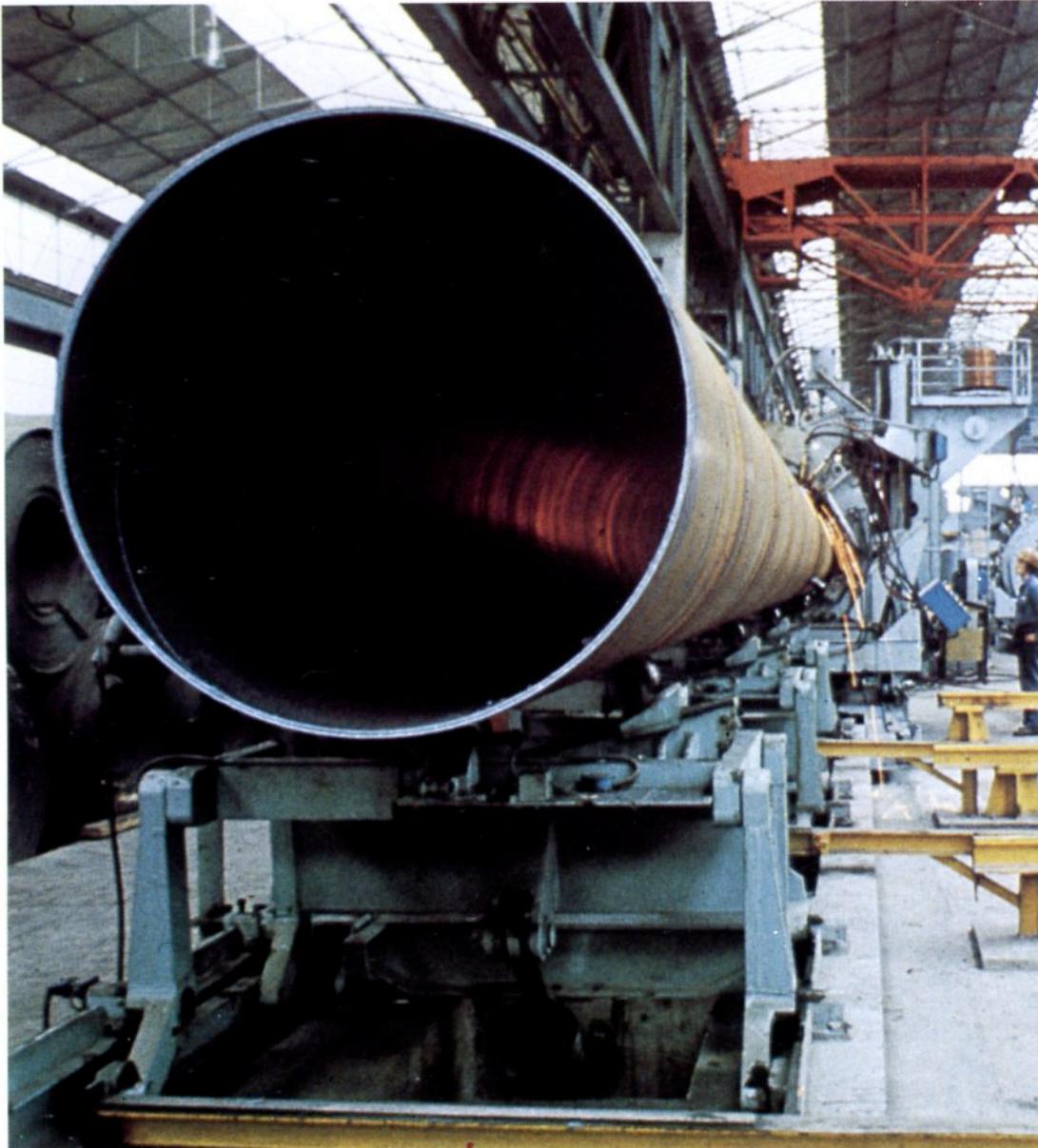
Ce n'est pas la première étape de la collaboration Tubemeuse - chemin de fer. L'ancienne usine — dont la production se poursuit, bien entendu — connaissait déjà une grande activité ferroviaire. En effet, plus de 234.000 tonnes ont été transportées par fer en 1974 et plus de 260.000 en 1975. Il s'agissait de matières premières déchargées à l'usine autant que de tubes terminés dirigés vers Anvers — pour l'exportation maritime — ou encore vers le Benelux et divers pays du continent. Au vu des chiffres du premier semestre 76, un certain accroissement se dessine : on dépasse-

rait de loin les 300.000 tonnes pour l'année entière.

Le raccordement qui conduit au réseau intérieur de la nouvelle usine (deux kilomètres de voies) permet d'envisager cette augmentation importante du trafic dans l'avenir.

Les deux chaînes de soudure en spirale ont atteint leur production maximale au début de cette année. Les coils arrivent par chemin de fer en horaire cadencé. Les expéditions outremer prennent la direction d'Anvers par train. Et le marché du tube spiralé touche plusieurs pays européens.

D'ailleurs, l'usine de Flémalle-Haute possède à cet égard les équipements indispensables : un pont de 35 tonnes pour le déchargement des coils, deux portiques de 7,5 tonnes — le poids maximal des plus grands tubes — à longue portée, montés sur rails et doués de cette manière d'une très grande mobilité.



Qu'on en juge sur chiffres. Trois tubes parmi les plus lourds enlevés de l'aire de stockage sont chargés sur wagon en 10 minutes.

L'usine est donc raccordée au réseau belge par la ligne 125 bis (qui longe le train à fil récemment construit par Cockerill et est réservée à une utilisation essentiellement industrielle) elle-même branchée sur la ligne Liège-Namur qui dessert une bonne partie de la zone industrielle. Liège, on le sait, est un important nœud de trafic international. Le chemin de fer était donc tout indiqué pour la prise en charge d'une part importante des transports de tubes spiralés. Nul doute qu'il ne s'acquitte de cette mission avec efficacité.

# Wagon couvert courant à deux essieux



Gbs



Le Gbs est un wagon couvert de type courant, à deux essieux, particulièrement recommandé pour le transport de marchandises de toute nature qui demandent à être protégées des intempéries.

## Accès facile - sécurité

Deux grandes ouvertures latérales — 2 m 500 de large sur 2 m 150 de haut — permettent une manutention simple et rapide.

Les entreprises qui possèdent des quais de chargement peuvent sans problème y faire pénétrer un élévateur à fourche ou un transpalette.

Les marchandises bénéficient, dans le Gbs, d'excellentes possibilités d'arrimage : chaque paroi latérale est équipée de 18 anneaux de fixation répartis sur toute la longueur du wagon.

## Chargements aérés

Des persiennes fermées par des volets pleins coulissant vers le bas et des grillages rabattables à l'intérieur garantissent une excellente aération du chargement sans pour autant permettre aux intempéries d'endommager celui-ci.

## Grande capacité - gamme étendue

Le Gbs a une capacité volumétrique de 80 m<sup>3</sup>. Cela le désigne tout particulièrement pour le transport de marchandises à faible densité.

La charge maximale autorisée est fixée, selon la série de construction, à 25 ou 25,5 tonnes sur les lignes ferroviaires de catégorie C (les lignes du réseau belge, notamment). Chacun aura compris que volume et charge maximale concourent à étendre la gamme des marchandises à transporter en Gbs.

Citons entre autres les transports de boîtes, bidons, caisses, sacs et même de profilés de grande longueur, sans oublier les charges palettisées.

INFORMATIONS  
SNCB  
3/76



## Adressez-vous aux spécialistes

Avant de choisir le wagon Gbs, informez-vous.

Convient-il vraiment au transport de vos marchandises ?

Est-il le plus indiqué d'entre tous ?

Ces questions, et d'autres, d'ordre technique ou commercial, posez-les à nos spécialistes : Le service Manutention - Transport - Division 15.1

Rue de France, 85,  
1070 Bruxelles  
Tél. 02/523 80 80,  
poste 2139 ou 2135.

La Direction Commerciale  
Division 62.3

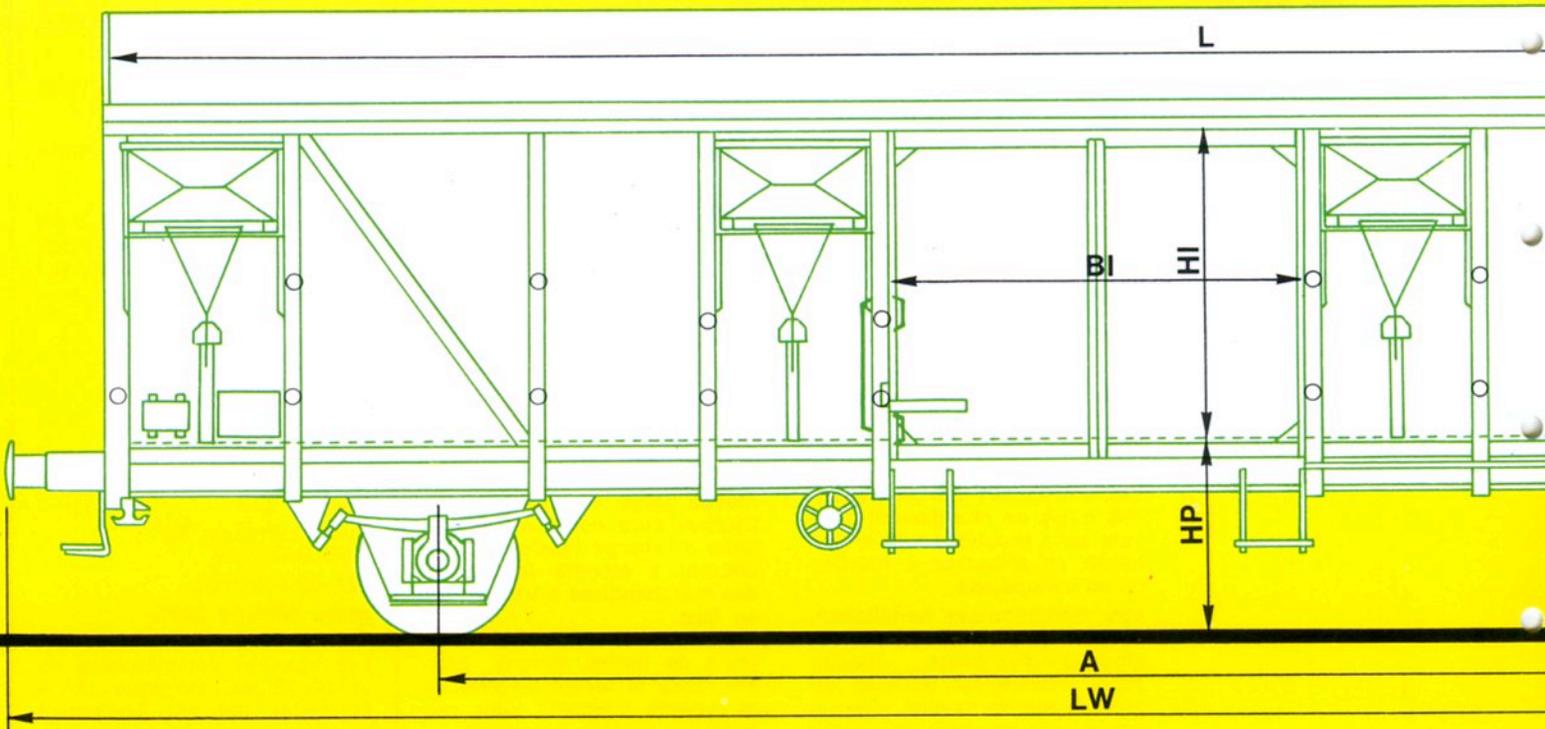
Rue de France, 85,  
1070 Bruxelles  
Tél. 02/523 80 80,  
poste 2619 ou 2661.

Les agences commerciales de la SNCB en Belgique ou à l'étranger peuvent également vous renseigner.

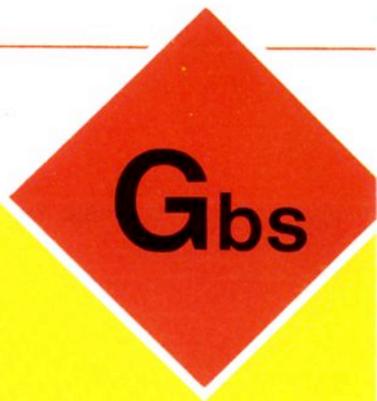
# G Wagons couverts de type courant

**bs** à grand volume (plus de 70 m<sup>3</sup>)  
apte à circuler à 100 km/h

1 Code		Gbs	Gbs	Gbs							
2 Type		2216 A1	2216 A2	2216 A3							
3 Nombre		350	500	700							
4 Numéro de série		01.88 150.0.000 349	01.88 150.0.500 999	01.88 150.1.000 699							
5 Année de construction		1971	1972-73	1973-74							
6 Longueur hors butoirs = LW	mm	14.020	14.020	14.020							
7 Distance entre essieux = A	mm	8.500	8.500	8.500							
8 Largeur hors tout = BW	mm	3.090	3.090	3.090							
9 Hauteur hors tout = HW	mm	4.122	4.112	4.112							
10 Hauteur du plancher = HP	mm	1.255	1.255	1.255							
11 Longueur utile = L	mm	12.718	12.718	12.718							
12 Largeur utile = B	mm	2.614	2.614	2.614							
13 Hauteur intérieure	paroi = H	mm	2.314	2.314							
	toiture = H1	mm	2.795	2.795							
14 Superficie	m <sup>2</sup>	33	33	33							
15 Volume	m <sup>3</sup>	80	80	80							
16 Ouverture latérale de chargement (porte coulissante)	hauteur = HI	mm	2.150	2.150							
	largeur = BI	mm	2.547	2.547							
17 Nombre d'anneaux par paroi latérale	○	18	18	18							
18 Tare moyenne	T	15	15	14,5							
19 Charges autorisées	T	A	B	C	A	B	C	A	B	C	
		17	21	25	17	21	25	17,5	21,5	25	
		S	17	21	25	S	17	21	25	S	17,5
20 Rayon de courbe minimum	m	75		75		75					

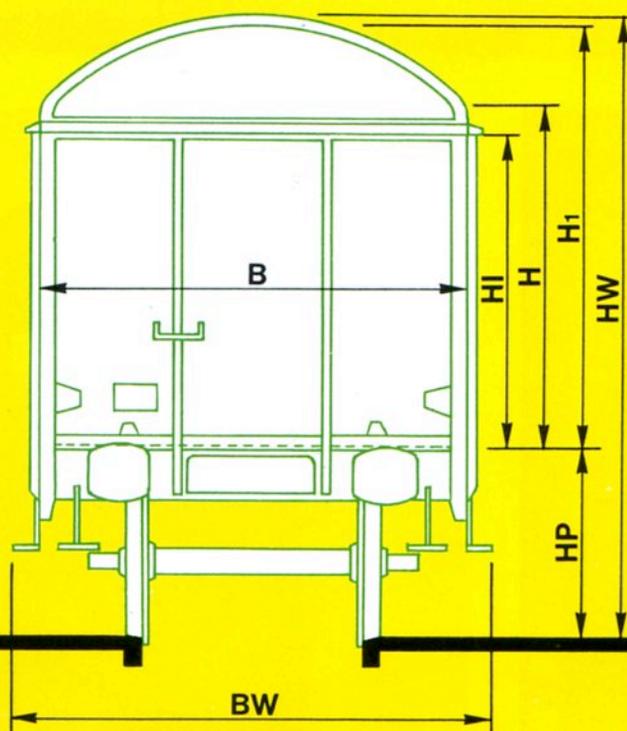
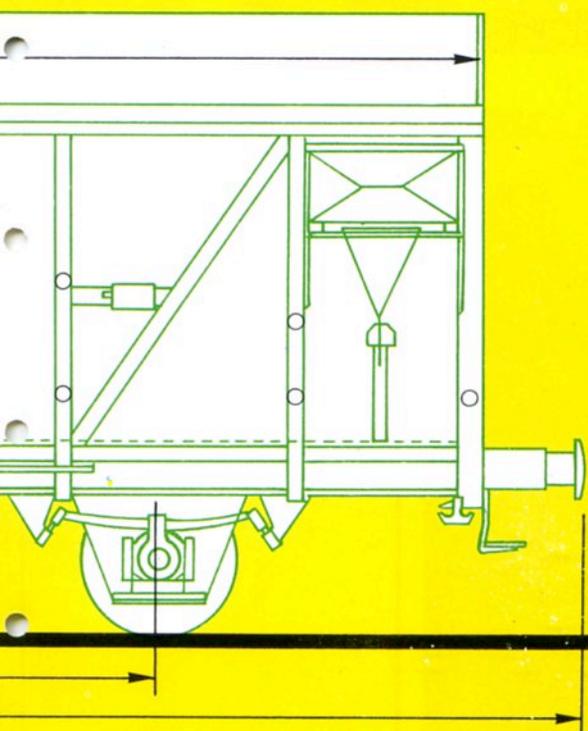


**1** 1<sup>er</sup> chiffre du n° de série



Gbs															
2216 A4			2216 A5			2216 A6			2216 A7			2216 A 8			
120			100			200			300			450			
01.88			01.88			01.88			01.88			01.88			
150.1.700			150.2.000			150.2.500			150.2.100			150.2.700			
819			099			699			399			3.149			
1973-74			1974-75			1975-76			1975-76			1975-76			
14.020			14.020			14.020			14.020			14.020			
8.500			8.500			8.500			9.000			8.500			
3.090			3.090			3.090			3.090			3.090			
4.112			4.122			4.112			4.112			4.112			
1.255			1.255			1.255			1.255			1.255			
12.718			12.718			12.718			12.718			12.718			
2.614			2.614			2.614			2.614			2.614			
2.314			2.314			2.314			2.314			2.314			
2.795			2.795			2.795			2.795			2.795			
33			33			33			33			33			
80			80			80			80			80			
2.150			2.150			2.150			2.150			2.150			
2.547			2.547			2.547			2.547			2.547			
18			18			18			18			18			
14,5			14,5			14,5			14,5			14,5			
A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	
17,5	21,5	25,5	17,5	21,5	25,5	17,5	21,5	25,5	17,5	21,5	25,5	17,5	21,5	25,5	
S	17,5	21,5	25,5	S	17,5	21,5	25,5	S	17,5	21,5	25,5	S	17,5	21,5	25,5
75			75			75			75			75			

Pour renseignements techniques :  
**Service Manutention - Transport**  
 (Dir. E 15-1)  
 Tél. 02-523.80.80 Ext. 2139



# Wagon couvert courant à deux essieux



Porte ouverte : 2 m 500 sur  
2 m 150.

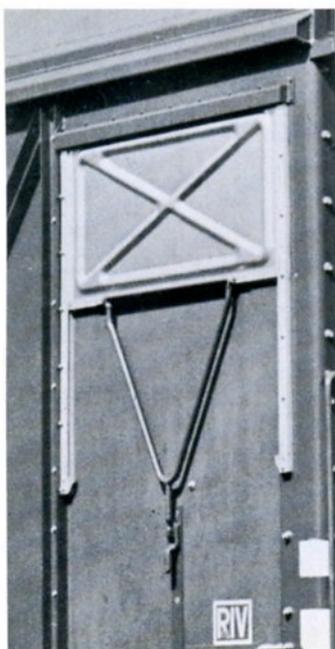
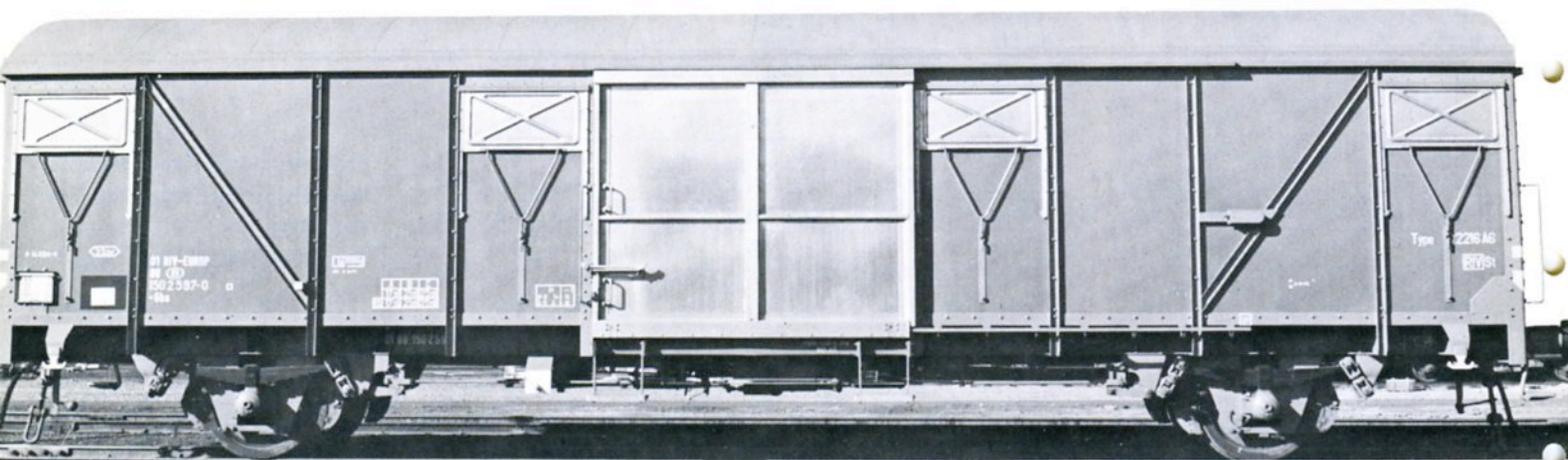


en bas à gauche :

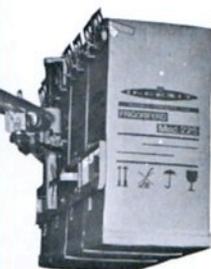
Persiennes fixes, volets pleins  
coulissant vers le bas : on en  
trouve quatre sur chaque paroi.

en bas à droite :

Et voici les grillages rabattables  
et les anneaux de fixation.



# A BIERGES



Frigos, congélateurs, lave-vaisselle, machines à laver, cuisinières, téléviseurs... un échantillon de la gamme de produits distribués par Indesit. Ces appareils, fabriqués près de Turin ou de Naples suivant des plans précis de production massive, sont acheminés vers les pays européens où des équipes commerciales en assurent la vente aux grossistes et, en définitive, aux consommateurs.

## Un raccordement à Bierges

L'importateur Indesit en Belgique s'est, depuis peu, installé à Bierges, sur le zoning industriel, à deux pas de la gare. Il reçoit sur raccordement privé des wagons venus d'Italie, il stocke la marchandise, et charge des transporteurs — la route et le rail — de la distribution des appareils aux grossistes et grandes surfaces.

Comment s'organise le trafic ? Les services d'expédition de l'usine turinoise forment des wagons complets à destination de la Belgique. A Montzen, un commissionnaire expéditeur prend soin de ce chargement qu'il dirige vers Bierges après avoir effectué toutes les opérations de dédouanement. A destination, les wagons sont remis par le chemin de fer sur le raccordement d'Indesit.

Dans l'entrepôt de la firme, au moyen d'un gerbeur à équipements spéciaux, le personnel enlève du wagon quatre pièces à la fois, pour les stocker et former des lots qui seront très vite réexpédiés à la clientèle.

## Petits et grands wagons

Actuellement, la firme reçoit des wagons plats de longueur moyenne — 18,5 m — dont le chargement est protégé par une pellicule de plastique et des bâches. Trois de ces wagons pénètrent dans l'entrepôt : c'est alors une moyenne de 750 pièces qui peuvent être mises en stock. Nombre moyen, bien sûr, puisque la taille des articles entre en jeu — voyez la différence de taille entre un congélateur et un téléviseur.

Mais Indesit a fait construire, pour les transports réguliers, des wagons longs à bogies de trois essieux, du type débâche-vite. Les bâches sont montées sur des arceaux qu'il suffit de faire rouler dans les rainures sur les 27 mètres du wagon pour replier la bâche comme un accordéon (nous avons, l'année dernière, présenté de tels wagons à l'occasion d'une exposition organisée à Bruxelles-Midi). Dans l'avenir, ces véhicules pourront arriver à Bierges, mais les voies de raccordement d'Indesit, vu leur longueur, ne pourront en recevoir que deux à la fois.

Il est important de mentionner aussi l'arrivée de wagons couverts sur le raccordement. Ceux-ci amènent alors des pièces détachées de toutes sortes destinées essentiellement aux services « après-vente » des grossistes et même de l'importateur (comptoir de vente et intervention directe dans le cas de pannes complexes).

## 50.000 pièces par an transitent par Bierges

Nous l'avons dit : une fois déchargées, les marchandises sont stockées et réexpédiées dans les quelques jours qui suivent. Indesit-Bierges dispose pour cela des 4.200 m<sup>2</sup> d'un hall dont la hauteur approche les 5 mètres. Là, les visiteurs peuvent voir, dans leurs emballages d'origine, quelque 25 versions des articles qu'ils découvriront exposés dans les vitrines des détaillants. En conjonction normale, un minimum de 50.000 pièces — portant la marque Indesit — passent ainsi nos frontières chaque année, soit une moyenne de 4 à 5 wagons spéciaux par semaine, sans compter l'approvisionnement en pièces détachées.

Quant au trafic au départ de Bierges, il dépend de contrats importants conclus par l'importateur. Ainsi, un cash-discount, par exemple, peut acquérir un millier de frigos en un ou plusieurs lots. Indesit formera pour cette livraison une rame de plusieurs wagons à moins que, grâce à des directives passées directement en Italie, on ne puisse, à l'usine même, charger des wagons que l'agent en douane dirigera immédiatement de Montzen vers la destination ultime.

Le trafic est encore « en rodage » à Bierges. Compte tenu de la configuration du raccordement, les responsables d'Indesit ont cherché avec ceux de la SNCB les conditions optimales de son utilisation. Des solutions ont été trouvées qui donnent satisfaction aux deux parties.

L'ELECTROMENAGER





## COLGATE-PALMOLIVE: le dentifrice client du rail

En créant un important complexe industriel au Parc des Hauts-Sarts, à proximité de Liège, la société Colgate-Palmolive poursuit sa progression dans un secteur qui intéresse les ménagères.

Produits pour le linge, pour la vaisselle, pour l'entretien et l'hygiène du logement, produits de toilette enfin, constituent la base de l'activité traditionnelle de ce groupe dont la naissance remonte à près de deux siècles.

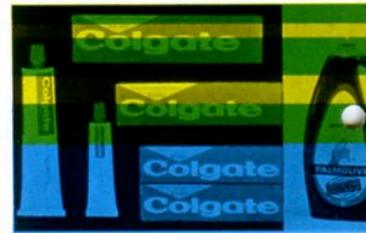


### Une petite maison de New York...

C'est en effet en 1806 que William Colgate entreprend de fabriquer et de vendre du savon de toilette dans une petite maison de deux étages, en plein centre de New York. Son succès s'affirme rapidement et au savon de toilette vient vite s'ajouter le dentifrice qui porte son nom.

En 1928, la société Colgate fusionne avec une autre, dont la réussite tient à un autre produit: le savon Palmolive. Et c'est la naissance du groupe Colgate-Palmolive qui, dès lors, poursuivra sa progression pour devenir, de nos jours, un des principaux producteurs mondiaux d'articles de toilette et d'entretien.

Plus récemment, le groupe a étendu ses activités à différents autres domaines, notamment les textiles en « non tissé », les langes pour bébés et les articles de sport (en absorbant la société Kendall) ainsi que les produits cosmétiques (en prenant le contrôle des laboratoi-



res Helena Rubinstein). Aujourd'hui, plus de cent usines à travers le monde portent la marque Colgate-Palmolive et le développement des activités se poursuit grâce à une politique suivie de renouvellement et de diversification.

### De Liège à Milmort

Depuis longtemps, Colgate-Palmolive possédait à Liège une usine qui alimentait non seulement le marché Benelux mais également, pour toute une série de produits, diverses sociétés-sœurs établies dans les pays voisins.

L'accroissement de son volume d'affaires en Benelux et l'augmentation sensible de ses exportations devaient tôt ou tard amener la société à réimplanter ses services de fabrication.

C'est chose faite, et depuis près d'un an, la nouvelle unité de Colgate-Palmolive implantée à Milmort, sur un terrain de 40 hectares, est opérationnelle.

Elle se compose de deux unités distinctes. La première est consacrée à la fabrication des produits traditionnels du groupe et correspond en quelque sorte à la réinstallation de l'ancienne usine de Liège. La seconde est axée sur les produits relevant de la gamme Kendall, notamment une variété d'articles en toile non tissée qui peuvent aller des chiffonnettes pour travaux ménagers aux articles pour hôpitaux en passant par des composants destinés à la fabrication de langes pour bébés.

L'implantation à Milmort — autant dire à Liège — donne tout naturellement à l'usine une vocation européenne. En effet, si l'on trace sur la carte une circonférence de 300 kilomètres de rayon avec Liège pour centre, on s'aperçoit que le territoire délimité englobe 60 millions de consommateurs potentiels.

Il faut ajouter à cela que l'usine est remarquablement située sur le plan des communications : à proximité d'un nœud autoroutier et raccordée au réseau ferroviaire belge.

### Le rail à l'usine

Cet important raccordement met l'usine en prise directe avec un réseau de transport très dense et dont l'efficacité n'est plus à démontrer.

La voie de raccordement longe la façade ouest de l'usine où

un quai de chargement de 250 mètres, sous auvent, permet aux élévateurs de manœuvrer en souplesse. L'installation se présente de telle manière que des extensions sont possibles, soit que la production de l'usine l'exige, soit que d'autres entreprises du zoning souhaitent également être branchées au réseau.

Mais pourquoi le chemin de fer ? Parce que c'est facile. En traitant chaque jour quelques dizaines de wagons, Colgate-Palmolive répond aux besoins courants d'approvisionnement et de distribution, et cela dans des conditions optimales de sécurité et de rapidité.

### En pratique

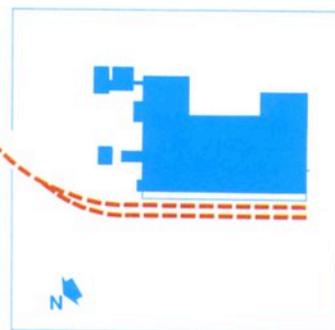
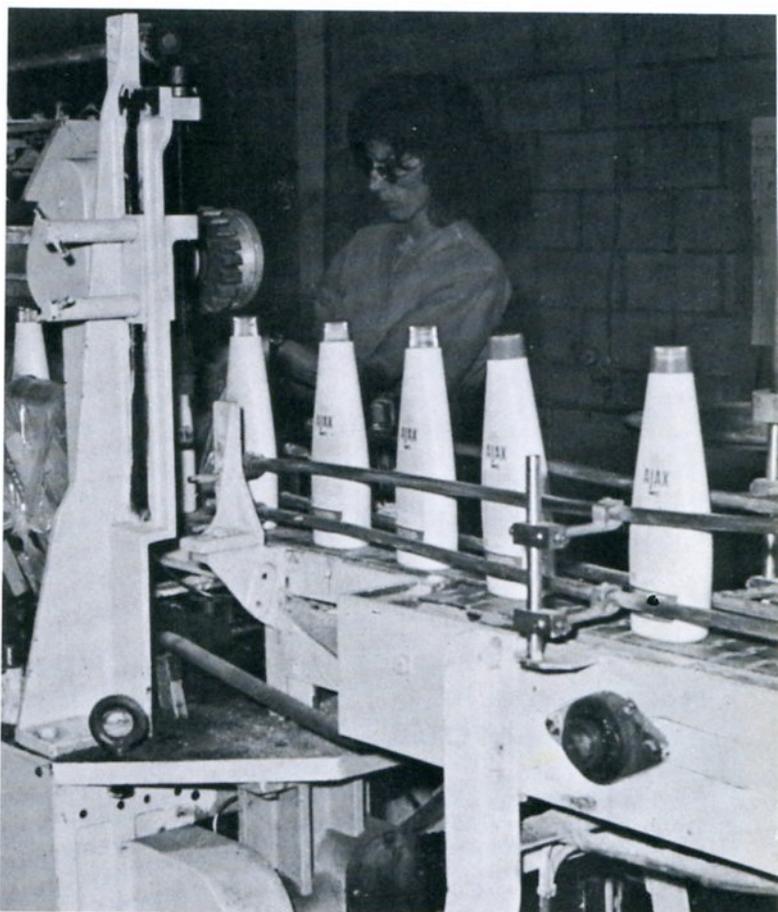
Les poudres, les liquides, la pierre siliceuse, la fibrane... qui entrent dans la composition des produits sont amenés par plusieurs voies, et notamment par le rail. Des élévateurs déchargent à quai les charges palettisées arrivées par wagons couverts. Les véhicules à déchargement pneumatique constituent, pour leur part, un atout sérieux pour le transport de marchandises en vrac : très facilement, ces marchandises sont transférées immédiatement dans les silos de stockage proches du raccordement. La conception même de l'usine rend ces opérations faciles et rapides.

Les produits finis, nous pouvons les classer en deux groupes : les uns voués à l'exportation, les autres destinés au marché belge.

Des usines-sœurs établies dans les pays voisins font usage, nous l'avons dit, de produits fabriqués à l'usine de Milmort. Colgate-Palmolive leur destine des wagons complets chargés à quai et dirigés directement vers leurs raccordements.

### Messageries

Pour la distribution sur le marché belge, l'expérience acquise par la SNCB en matière de messageries est apparue à Colgate-Palmolive comme la meilleure garantie d'efficacité. Ainsi donc des wagons sont-ils chargés à Milmort de marchandises réparties selon leur destination et suivant le principe : un centre routier, un wagon. Les wagons arrivés à Liège sont intégrés directement sans transbordement dans les trains qui roulent vers les 30 centres routiers du pays



A destination, les marchandises sont prises en charge par SNCB-colis qui en assure la distribution aux détaillants. Ce système fer-route, qui couvre la totalité du pays, donne, depuis plusieurs années, les résultats escomptés par l'expéditeur.

Le groupe Colgate-Palmolive entrevoit l'avenir avec sérénité. Le chemin de fer aussi : il est en mesure de faire face aux développements ultérieurs de l'usine en conservant cependant sa fluidité au trafic.





## OPERATION « GRAND RETOUR »

Pour célébrer le 25e anniversaire du couronnement de son roi, la Belgique organise cette année diverses manifestations nationales. Les ressortissants belges installés à l'étranger sont bien entendu conviés à y assister.

Ceux qui habitent un pays de la CEE, l'Autriche ou la Suisse obtiendront pour rentrer en Belgique avec leur famille des facilités particulières. C'est l'opération « Grand Retour ».

En pratique, les autorités diplomatiques belges dans le pays de résidence délivreront aux intéressés une carte de légitimation qui leur donnera droit aux avantages suivants :

— réduction de 25 % sur le prix du trajet par chemin de fer entre la résidence et une gare belge, et cela entre le 1er avril et le 31 octobre, mais à l'exclusion des mois de juillet et août. Précisons que le voyage retour ne pourra commencer que le 14e jour au plus tôt après le voyage aller.

— réduction de 50 % sur le prix de tout voyage à effectuer en service intérieur pendant la période du 1er avril au 31 octobre.

Notons encore que la Régie des Transports Maritimes se joint aux 11 réseaux ferroviaires pour accorder sur ses lignes la réduction de 25 %.

Les personnes intéressées obtiendront toute information complémentaire auprès de la Représentation belge dans leur pays d'élection.



## MARCHANDISES DANGEREUSES: DU NOUVEAU

Le 1er août, une nouvelle réglementation, propre à la SNCB, sera applicable au transport de marchandises dangereuses par wagons complets.

Expéditeur de telles marchandises, il vous incombera, dès lors, d'apposer sur chaque wagon (à l'exception toutefois de ceux qui portent les panneaux prescrits à l'Appendice VIII du RID) une nouvelle étiquette — W 42 — sur laquelle devra figurer, entre autres indications, un numéro de code de quatre chiffres.

Une brochure a été éditée à votre intention. Elle comprend la liste des marchandises dangereuses et les numéros de code qui leur sont attribués, selon une codification établie par les Nations Unies.

Vous pouvez obtenir ce document sur simple demande à nos services :

Direction Commerciale de la SNCB  
Bureau 61.23, section 65  
Rue de France, 85  
1070 Bruxelles.



## LE CHEMIN DE FER REVIVIFIE AUX ETATS-UNIS

Un organisme semi-public, le « Consolidated Rail Corp (ConRail) », est institué aux Etats-Unis pour la restructuration des réseaux du « Corridor Nord-Est » en vue d'une exploitation plus rationnelle de lignes financièrement en difficulté, regroupées avec celles de compagnies bénéficiaires. ConRail vise essentiellement le trafic des marchandises, alors que l'Amtrak, depuis quelques années, s'efforce, non sans succès, de revaloriser les services voyageurs.

Pour le démarrage de ConRail et pour les multiples travaux de rénovation envisagés (réfection des voies, électrification, acquisition de matériels roulants), ce sont environ 6,4 milliards de dollars qui vont être avancés par le Gouvernement fédéral et les Etats intéressés sous forme de subventions et de garanties de prêts. L'Amtrak — à qui le droit est donné d'acheter au Penn Central l'ensemble de la voie du corridor Boston New York - Washington, la ligne Philadelphie - Harrisburg et un certain nombre d'autres lignes — disposera de 1,6 milliard de dollars pour les améliorations d'infrastructure, les rectifications de tracé, les reconstructions de ponts et de tunnels, les aménagements de gares, la signalisation et les télécommunications, ainsi que la conversion en 25 kv 60 hz du courant de traction et l'électrification des 250 km de ligne séparant New Haven de Boston. Elle a passé commande de voitures du type « Amfleet », remorquées par des locomotives électriques.

Toute l'opération a pour but d'accroître la fiabilité du service et de rendre les voyages plus confortables. Au terme du plan quinquennal, le trajet de Washington à New York se fera en 2 h 40 et celui de New York à Boston en 3 h 40.

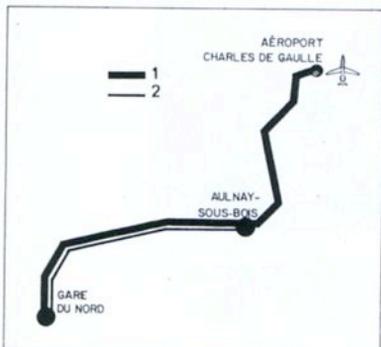
## L'AÉROPORT CHARLES-DE-GAULLE RELIE À PARIS PAR LE RAIL

Depuis le 30 mai de cette année, l'aéroport Charles-de-Gaulle, à Roissy-en-France, est relié à la gare de Paris-Nord. La distance est parcourue en vingt minutes par des trains circulant tous les quarts d'heure. La Société nationale des chemins de fer français a, en effet, construit une ligne nouvelle branchée à Aulnay-sous-Bois sur celle de Mitry-Claye (Soissons-Hirson) et devant aussi desservir les localités de Sevrans et Villepinte.

Des liaisons sont également prévues entre l'aéroport Charles-de-Gaulle et Marne-la-Vallée par Aulnay-sous-Bois, Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay, où des correspondances seront assurées avec le réseau express régional. Les trains Aéroport - Nogent-le-Perreux emprunteront une partie de la ligne dite de grande ceinture.

Entre 1980 et 1985, une autre liaison pourra être réalisée entre les aéroports d'Orly et Charles-de-Gaulle grâce à l'interconnexion des lignes des banlieues Nord et Sud.

1. Nouvelle relation Paris-Nord - Aéroport Charles-de-Gaulle.
2. Lignes existantes.



# LA BELGIQUE EN LONG EN LARGE ...EN TRAIN

## à demi-prix (\*)

pour 310 F par mois en 2<sup>e</sup> classe  
et 470 F par mois en 1<sup>re</sup> classe

grâce à la **carte à demi-tarif**

Tous vos billets avec 50 % de réduction

## à prix forfaitaire

	2 <sup>e</sup> classe	1 <sup>re</sup> classe
pendant <b>5 jours</b> consécutifs pour	770 F	1.160 F
« <b>10 jours</b> consécutifs pour	1.070 F	1.610 F
« <b>15 jours</b> consécutifs pour	1.380 F	2.070 F
« <b>5 jours</b> à choisir à votre convenance dans une période de <b>14 jours (**)</b> pour	920 F	1.380 F

grâce aux **cartes**  **t:5, t:10, t:15 ou t:5/14**

Cartes à demi-tarif et cartes **t:** vendues sans formalités dans toutes les gares.



\* Taxe terminale exclue minima de perception : 12 F en 2<sup>e</sup> classe, 16 F en 1<sup>re</sup> classe.

\*\* La carte **t:5/14** est vendue uniquement du 15 mars au 30 septembre.

Société Nationale des Chemins de fer Belges

# 1000 km comme chez soi...



à partir du 30 mai 1976

en train de nuit

## BRUXELLES-CÔTE D'AZUR

...toute la gamme\* des confort.

### Voitures-lits :

**Single :** 1 voyageur dans son appartement-roulant pour lui seul, un vrai lit, avec draps et couverture. Eau chaude et froide. Prise pour le rasoir. (billet 1<sup>re</sup> classe + supplément-lit).

**Double :** 2 voyageurs. La solution idéale pour le couple. Exactement le confort du « single »... pour deux. (billet 1<sup>re</sup> classe + supplément-lit).

**Tourist :** 3 voyageurs. Toujours le même confort. Par exemple : pour le couple et un enfant. (formule économique : billet 2<sup>e</sup> classe + supplément-lit).

**T.2 :** nouvelles voitures, nouvelle conception : deux lits par compartiment. Et deux compartiments « emboîtés » l'un dans l'autre. Confort comparable au « double » mais à meilleur compte.

### Voitures-couchettes :

six couchettes par compartiment. (billet 2<sup>e</sup> classe + très modeste supplément-courette).

Bruxelles Midi - d. 19 h 07  
Nice - a. 10 h 31 heure européenne orientale  
Vintimiglia - a. 11 h 22 heure européenne orientale

\* Chaque week-end.



Double



Tourist



T.2



Dormez... en fonçant à 100 à l'heure vers le soleil du Midi.  
Vous raccourcissez ainsi votre voyage  
... et vous allongez vos vacances !

**TEN** Trans  
Euro  
Nuit