

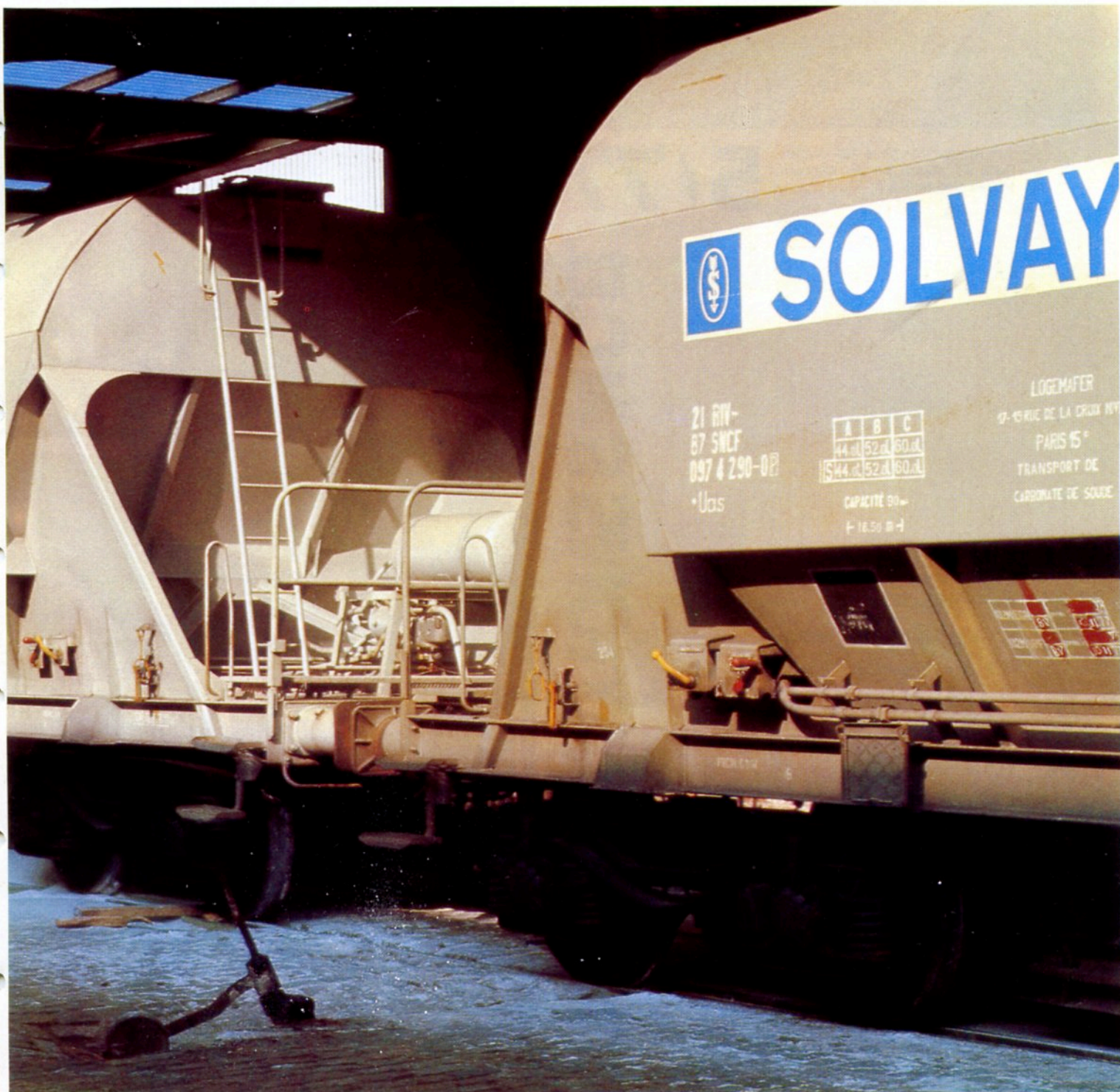
5/77 DECEMBRE

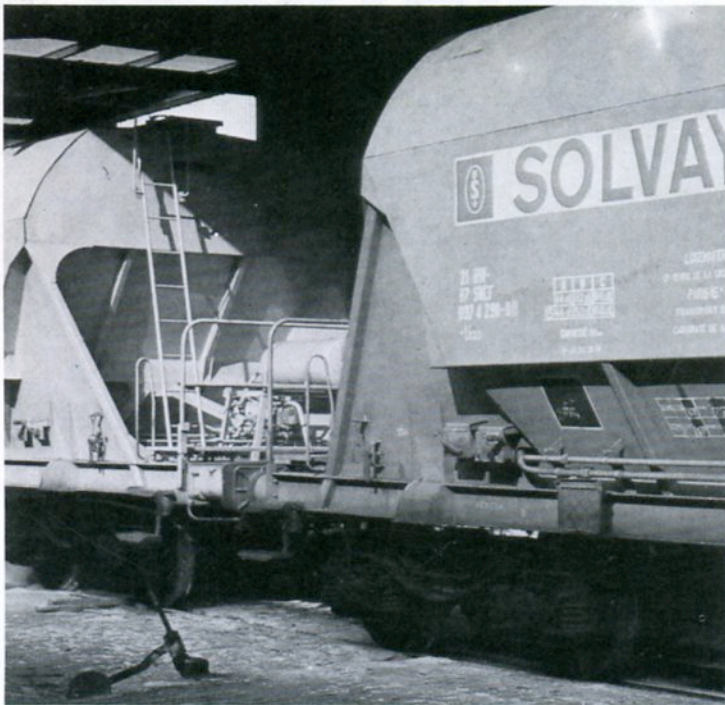
INFORMATIONS S.N.C.B.

5.2.0.1.	7	45
Namur 1		

PUBLICATION BIMESTRIELLE
SAUF JUILLET ET AOUT

BULLETIN DE
LA DIRECTION COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER
BELGES





145 trains complets de carbonate de soude dense par an. Voyez pages 6 à 8.

5/77

SOMMAIRE



ENTREPRISE

Solvay, département maritime: 6-8
Transport de betteraves françaises: 9-10
Une machine-outil Pégard: 11-12



TOURISME

Train + auto: 14



EPOQUE

Le rail et la voie d'eau: 4-5
Livre blanc britannique: 14



TARIF

TFBW, prix inchangés: 14

Comment vous déplacez-vous?

A pied? C'est excellent pour le cœur.

A vélo? Rien de tel pour vous oxygéner le long des chemins de campagne.

En voiture? Cela permet d'organiser des journées bien remplies.

En avion? Pour vos voyages à longue distance, cela convient parfaitement.

Et pour partir aux sports d'hiver... en train? C'est idéal. Le train roule par tous les temps.

Le train roule longtemps, mais un chauffeur spécialisé se fatigue à votre place.

Le train roule vite, mais en site propre, sa sécurité est incomparable.

Le train ne craint pas le verglas, il file dans la neige et franchit les montagnes sans difficulté.

Le train roule de nuit: le temps d'un rêve, et... vous êtes en vacances.

Une agence de voyages a tout réglé pour vous? Alors, vos vacances commencent déjà dans le train.

Chemins d'hiver: chemin de fer. Rien n'est plus vrai.

Vacances d'hiver: Railtour et FTS. Faites-en l'expérience: leurs programmes courent jusque fin mars.

INFORMATIONS S.N.C.B.



En m'adressant à vous au nom de la SNCB, je voudrais, cher lecteur et client, vous exprimer en premier lieu nos vœux les meilleurs pour 1978. J'espère en particulier que l'année nouvelle vous apportera le vrai bonheur personnel, auquel chacun de nous aspire intensément, et pour lequel nous devons œuvrer inlassablement à chaque instant. Le monde que vous vivons subit, en effet, une évolution tellement profonde et rapide que l'homme est contraint à se poser davantage de questions et à rechercher constamment des réponses valables à des problèmes de plus en plus nombreux.

Il n'y a même pas un siècle — en 1886 — dans une luxueuse et vénérable brochure consacrée au cinquantenaire du chemin de fer belge, un certain Edmond Cattieu s'exclamait: „Qui sait si (...) nous ne voyagerons pas quelque jour dans des boulets monstres expédiés par des canons formidables...”.

Au début des années cinquante de notre siècle, cette foi aveugle dans la science aurait éveillé tout au plus chez certains un sourire sceptique et de commisération. Aujourd'hui nous savons tous que l'astronautique est devenue une réalité.

Je me souviens aussi comment, au cours des années qui ont suivi la deuxième guerre mondiale, il n'a été possible de donner aux traités de Paris et de Rome toute leur signification que grâce à la modernisation et au développement considérable du secteur des transports. Dans ce contexte, la question était d'ailleurs posée si le chemin de fer avait encore un avenir. Depuis, la mentalité a fortement changé; en raison notamment des nombreux problèmes non résolus posés par le transport individuel, l'opinion publique et les autorités responsables ont redécouvert le transport en commun. Les entreprises ferroviaires n'ont pas manqué de répondre à cette nouvelle situation et ont établi des programmes dont la réalisation doit les mettre en mesure de remplir dans les meilleures conditions le rôle qui reste assigné au chemin de fer dans le contexte social — économique de l'heure présente.

Le programme de la SNCB concerne tous les aspects de l'équipement ferroviaire: électrification de lignes; meilleure infrastructure; suppression et automatisation des passages à niveau; construction de nouveaux bâtiments de gares; aménagement de parkings; acquisitions de matériel moderne pour le transport de voyageurs et de marchandises.

Cet effort de modernisation considérable permettra de réaliser dans le domaine du transport de voyageurs des objectifs visant à améliorer sensiblement la qualité de service: augmentation des fréquences et de la vitesse des parcours des trains; confort et sécurité accrus; liaison plus facile entre le transport individuel et le transport en commun; meilleure desserte des grands centres urbains. Ainsi, par la voie de la revalorisation du transport en commun, la SNCB veut répondre davantage au désir le plus profond de l'homme: vivre mieux.



Le transport de marchandises n'est d'ailleurs pas délaissé pour autant. Cet aspect de notre activité, bien que moins apparent, est l'objet d'efforts constants qui visent, notamment par la spécialisation des wagons et le perfectionnement des installations terminales, à accélérer la rotation, à supprimer les transbordements et triages et à aboutir à une desserte plus ponctuelle et programmée de la clientèle. En améliorant la qualité de son offre de transport de marchandises, la SNCB désire non seulement conserver sa position concurrentielle sur le marché, mais aussi exprimer dans les faits son souci constant d'adapter son équipement aux exigences du transport massif — fonction caractéristique du chemin de fer — dans un cadre international élargi et au moindre coût. Nous croyons pouvoir affirmer qu'une telle politique est parfaitement conforme à l'intérêt fondamental du pays: disposer d'une économie dynamique assurant un degré élevé de l'emploi, tant quantitativement que qualitativement.

Cependant, l'année 1978 ne marquera fort probablement pas la fin de la crise économique qui dure depuis quatre ans. Dans la vie quotidienne, nous serons encore confrontés à des temps difficiles et incertains, à la contestation brutale, la violence, la terreur, peut-être, la remise en question de valeurs essentielles. Celui qui au lendemain de la seconde guerre mondiale rêvait d'un monde assagi, devra sans doute une fois de plus constater qu'il est impossible de concilier rêves et réalités.

Mais tout cela ne peut être prétexte à ne pas envisager l'avenir avec confiance.

L'homme doit réagir comme il convient: l'adaptation du contexte économique et social doit être poursuivie; les entreprises et les sociétés doivent continuer à faire preuve d'initiative et de gestion bien réfléchie.

Dans l'ensemble de cette approche renouvelée, axée sur le bonheur de chacun, le chemin de fer est à la disposition de tous.

F. DE HAECK,
Directeur commercial

LE RAIL ET LA VOIE D'EAU



Si nous reprenons ici deux articles parus dans le Lloyd Anversois, à cheval sur les mois de juillet et août, ce n'est pas pour mettre en vedette un réseau-frère, les chemins de fer allemands, mais pour attirer l'attention sur un problème dont il n'a jamais (ou rarement) été question ici: la concurrence voie d'eau - chemin de fer.

Monsieur Weber, Directeur Général adjoint de la SNCB, connaît bien le problème pour l'avoir approfondi lorsqu'il était notre Directeur Commercial. Puisque l'occasion s'en présente, nous présentons ici l'avis de la SNCB traduit par sa plume.

Editorial

par Marcel Vernay

Il n'y a pas qu'en Belgique que l'on déplore l'absence d'une politique cohérente des transports. L'Allemagne fédérale connaît les mêmes difficultés et la fermeture pendant un an du Elbe-Seitenkanal en a fourni un nouvel exemple.

Ce canal était-il nécessaire? Avant son achèvement on avait prévu qu'il assumerait l'acheminement de quelque 10 millions de tonnes de marchandises. Depuis son ouverture, les prévisions ont été réduites à quelque 3 millions, tout au moins pour les prochaines années à venir. Aujourd'hui, la voie est de nouveau accessible, mais elle donne lieu à de vives contestations. Du côté de la DB certaines voix se font entendre d'après lesquelles la fermeture pendant un an du canal aurait

fourni la preuve qu'il était inutile, puisqu'aussi bien tous les transports qui auraient dû lui être confiés ont été assumés par la Deutsche Bundesbahn.

C'est là évidemment un argument facile à réfuter.

Il suffit de poser la question: mais à quel prix?

Il est indéniable que les chemins de fer ont fait un très gros effort pour assurer la continuité des transports prévus pour le canal. Ils y ont réussi notamment en ce qui concerne les transports de minerais de Hambourg à Zalzgitter. Encore aujourd'hui, la DB s'efforce de garder les transports de matériaux de construction par l'application de tarifs très modestes, dont on peut se demander jusqu'à quel point ces derniers ne participent pas au déficit considérable de la DB. Car c'est finalement le contribuable allemand qui doit compenser la différence. Quant au consommateur, sans le canal, il n'aurait

certainement pas pu profiter de ces tarifs de faveur de la DB. La voie fluviale constitue donc un facteur de concurrence parfaitement acceptable et c'est ce qui justifie sa réalisation.

Là où il existe des communications fluviales, les chemins de fer se voient obligés d'adapter leurs tarifs de manière à sauvegarder les conditions de concurrence. C'est ainsi que dès maintenant des préparations sont en cours afin de faire face à la concurrence prochaine de la liaison Rhin-Main-Danube et à la Sarre canalisée. C'est une chose parfaitement légitime. Mais qui ne voit l'illogisme de la situation? La canal est construit à l'aide des deniers publics en vue de réaliser des objectifs de politique économique. Or, c'est à ce moment qu'un autre organisme public s'efforce de disputer le trafic futur de ces voies fluviales grâce à des tarifs abaissés, puis se plaint d'une diminution des recettes qui résulte de ces mesures tarifaires. Or, en disputant le trafic des

voies fluviales, la DB empêche ces dernières d'assumer leur fonction dans l'économie du pays.

Il en résulte que la communauté perd sur les deux tableaux. D'un côté les investissements d'ordre fluvial risquent de ne pas être rentables. D'autre part, le déficit des chemins de fer, ce qui pour la DB représente une subvention annuelle de quelque 10 milliards de DM, ne fait que s'accroître et doit être supporté par les contribuables.

Le problème n'est pas propre à l'Allemagne fédérale. On le retrouve dans tous les pays occidentaux. Il met en question certaines structures de notre société et notamment la coexistence des moyens de production privés et ceux des pouvoirs publics. C'est dire qu'à la faveur d'une tendance à l'augmentation de ces derniers, le problème devient de plus en plus insoluble.



d'eau (la voie d'eau artificielle, c'est-à-dire les canaux) parmi les moyens de production privés, alors que pour exister les exploitants de bateaux dépendent d'une énorme infrastructure dont les investissements et les frais d'entretien sont supportés par la collectivité sans que ces exploitants en supportent des charges en rapport avec les réalités. La voie d'eau est donc, selon nous, à tout le moins un moyen de production qui nécessite la mise en oeuvre de moyens de production privés et publics.

Mais il y a plus grave: l'idée sous-jacente à certains paragraphes de votre éditorial est la suivante:

Le chemin de fer, que ce soit par gloriole pour garder du trafic ou même par pure agressivité contre la voie d'eau, réduit souvent ses tarifs; ce faisant il compromet la rentabilité des investissements dans le canal. Il s'agit d'une hypothèse dont vous soulignez avec raison la gravité.

En réalité, le problème me semble beaucoup plus compliqué et pour l'aborder il me paraît utile de sérier les idées.

1. Vous dites que l'on décide de construire un canal «en vue de réaliser des objectifs de politique économique».

Pour autant que ces objectifs aient été précisés et valorisés (ce qui est rare) nous serons, vous et moi, certainement d'accord pour considérer qu'il s'agit d'objectifs socio-économiques, relatifs à une branche industrielle ou à une région, c'est-à-dire, le maintien et le développement de leur activité.

Cela signifie que les avantages socio-économiques annuels résultant de cette activité, s'il sont chiffrés, donnent des résultats supérieurs aux charges annuelles nouvelles x qu'engendre le canal pour la collectivité. Il va de soi que x sont les charges du canal attribuées avec objectivité à sa fonction d'infrastructure de transport.

2. Lorsque l'on parle de trafic, il s'agit de celui engendré par les objectifs économiques, abstraction faite du choix du mode de transport. Cela revient à dire que si l'on établit que le canal est nécessaire, c'est en ordre principal pour une question de prix au client, c'est-à-dire de tarif. En d'autres termes, l'activité économique, pour subsister ou se développer, exige une réduction des prix de transport. En créant le canal, la collectivité permet d'offrir des prix plus favorables à l'industriel parce que la collectivité prend à sa charge le coût du canal, c'est-à-dire une part importante du coût total de transport.

3. Les charges nouvelles annuelles x engendrées par le canal sont pratiquement indépendantes

du trafic sur le canal (ou du moins très peu variables avec ce trafic). Ces charges sont des charges d'intérêt, d'amortissement, d'exploitation et d'entretien. Les charges d'entretien varient certes avec le trafic, mais comme les péages fournis par le trafic sont faibles, on pourrait même considérer que les charges totales augmentent avec le trafic; néanmoins nous les supposons constantes.

En d'autres mots, en créant le canal, la collectivité supporte une charge fixe nouvelle importante.

4. Si ce qui précède est exact, on arrive à la conclusion qu'en tous les cas, dans l'intérêt de la collectivité, le chemin de fer doit conserver le trafic pour autant qu'il ne doive pas abaisser ses prix à un niveau égal ou inférieur aux charges directes qu'engendre ce trafic.

Expliquons-nous. Le Chemin de fer voit s'ouvrir devant lui uniquement deux possibilités:

- ou bien il perd le trafic et subit une perte nouvelle P ;
- ou bien il conserve le trafic grâce à un abaissement tarifaire qui maintient ces prix au dessus de ses coûts directs et dans ce cas il perd P' . Par définition P' est inférieur à P .

Or la collectivité doit supporter une charge fixe x pour le canal, quel est donc son intérêt: y ajouter P si le rail perd son trafic ou P' s'il le conserve dans les conditions décrites? La réponse, selon moi, est évidente puisque P' est inférieur à P , c'est-à-dire que le rail, dans l'intérêt de la collectivité, doit conserver son trafic, même au prix de sacrifices tarifaires et pour autant que ces prix restent supérieurs à ses coûts directs.

Enfin vous écrivez: «Or, en disputant le trafic des voies fluviales, la DB empêche ces dernières d'assumer leur fonction dans l'économie du pays». Il est difficile de vous suivre. En effet, la fonction du canal était de créer un niveau de prix de transport permettant de réaliser des objectifs économiques fixés (non pas de faire vivre les transporteurs par voie fluviale).

Quel que soit le mode de transport utilisé par les trafics, des objectifs économiques ont été atteints et la DB n'a certainement pas empêché de les atteindre, au contraire, elle a probablement contribué à les atteindre en offrant des tarifs appropriés au développement d'industries qui de toute façon n'auraient pas utilisé le canal. (N'oublions pas le cas fréquent des industries qui poussent à la construction du canal, non pas pour l'utiliser mais pour obtenir l'abaissement des tarifs de chemin de fer).

Il est possible que tous les objectifs économiques prévus n'aient

pas été atteints, mais cela n'a pu s'exprimer que par un volume de transport, par toutes voies, inférieur au volume prévu.

Dans cette hypothèse ce n'est pas chez les modes de transport qu'il faut en chercher la cause, mais bien, soit dans des prévisions trop optimistes, soit dans une carence du secteur industriel, carence d'ailleurs peut-être imputable en tout ou en partie à la crise économique.

Quant aux prévisions trop optimistes pour emporter l'adhésion à la construction d'un ouvrage irréversible, elles s'inscrivent dans une pratique hélas courante.

On pourrait cependant se demander pour quels trafics un nouveau canal se justifie.

Il est clair qu'il se justifie en ordre principal pour des trafics nouveaux importants que le chemin de fer ne pourrait techniquement transporter ou pour lesquels il n'a pas la capacité disponible.

A noter que cette dernière hypothèse nécessite une étude destinée à déterminer l'investissement le moins coûteux: le rail ou la voie d'eau. Il peut aussi se justifier par la reprise du trafic que le chemin de fer ne pourrait transporter qu'à des prix inférieurs à ses coûts directs, et encore pour autant que la perte que prend en charge la collectivité pour ces transports par rail soit supérieure à celle qu'elle supportera pour ce trafic par eau.

Enfin, pour la collectivité, un canal dont les charges supportées par celle-ci sont quasi indépendantes du trafic, ne peut en aucun cas se justifier par un transfert de trafic venant du rail aussi longtemps que celui-ci peut se transporter à des prix supérieurs à ses coûts directs.

J'ai été un peu long et cependant le sujet est loin d'être épuisé. Mon seul but était de montrer que le problème est plus compliqué qu'il ne paraît et que les chemins de fer, loin de mener une politique d'intérêt particulier croient agir au mieux de l'intérêt général, ce qu'ils croient être leur mission.

Ir. R. Weber.
2.8.77

Les chemins de fer répliquent

Monsieur le Directeur et cher Monsieur Vernay.

Sous votre signature a paru dans le «Lloyd Anversois» du 26 juillet 1977, un fort intéressant éditorial intitulé «Le rail et la voie d'eau». Je vous connais suffisamment pour savoir que vous ne serez ni surpris, ni froissé si je viens demander l'accueil à votre journal pour des vues qui divergent sensiblement des vôtres.

Vous terminez l'éditorial en faisant allusion à la «coexistence des moyens de production privés et ceux des pouvoirs publics». Il semble dans le contexte des vues que vous y exprimez que la voie d'eau soit rangée dans les moyens de production privés et le chemin de fer dans ceux des pouvoirs publics.

Je vous confesse qu'il me paraît peu justifiable de ranger la voie



SOLVAY

Dans de précédentes publications, nous avons présenté plusieurs trafics organisés pour l'industrie chimique belge. Nous avons voulu poursuivre ce dossier chimique en publiant un article relatif à la société Solvay, bien connue dans le monde entier.

Née en Belgique, la société Solvay a effectivement essaimé. De plus, elle a acquis des filiales qui diversifient la production et constituent même un apport important en aval, puisque certaines d'entre elles commercialisent des produits finis - du papier peint, par exemple. En pratique, le groupe Solvay est présent dans 17 pays de 3 continents. Il y exploite plus de 80 centres de production.

En 1885, déjà, la société avait ressenti la nécessité d'établir un bureau maritime à Anvers. Ce qui fut fait. L'extension aidant, ce département s'installa en 1923 dans son premier dépôt. Nouvelle étape en 1960: un dépôt plus vaste était ouvert à la cinquième darse — au quai 347 — et le Département Maritime y transférait toutes ses activités.

Mission étendue

Des activités qui sont, en réalité, fort diverses.

En premier lieu, ce département est chargé d'exporter, par voie maritime, des marchandises produites dans les usines Solvay de Belgique, France, Allemagne, Suisse, Pays-Bas, Espagne, Italie, Autriche et Portugal. La majeure partie de la production du groupe destinée aux clients d'outre-mer passe donc par Anvers. L'importation s'inscrit également dans son activité, ainsi qu'une fonction de distribution vers la Belgique et les Pays-Bas.

Deuxième mission: le stockage, que ce soit avant la livraison ou à titre de dégorgeement des stocks d'usine.

Au troisième niveau, nous voyons ce département chargé d'une mission d'information dans le cadre du groupe. Information sur les transports, sur leur organisation et sur les problèmes connexes, telle la conclusion de contrats d'assurance.

Enfin, il faut encore mentionner l'ensachage du carbonate de soude dense. Le produit arrivé en vrac peut être mis en sacs et présenté sur palettes à l'expédition.

Equipements performants

Quiconque approche de la cinquième darse peut automatiquement situer ce dépôt. La marque Solvay s'étale sur un silo, le plus haut et le plus volumineux de tous. Dès lors, aucun problème pour atteindre les 65.000 m² de surface occupée par les produits chimiques.

Bien sûr, il ne s'agit pas exclusivement de surface à l'air libre. Quatre hangars offrent 20.000 m² pour le stockage des produits conditionnés (en sacs, en fûts, sur palettes, etc.).

Une batterie de 14 silos permet l'entreposage de 6.600 tonnes de carbonate de soude dense arrivé en vrac; plus récent, un silo de 4.000 tonnes complète les équipements disponibles pour le stockage de ce même produit.

Des bandes transporteuses relient ces installations aux quais et longent ceux-ci. Ces transporteurs — que là-bas, on appelle en riant « crocodiles » — permettent le fonctionnement de deux chargeurs dont les tubes télescopiques déversent chacun des marchandises en vrac dans les cales des navires, à une moyenne horaire de 200 tonnes.

A l'inverse, les bandes transporteuses conduisent au sommet des silos les matières puisées au grappin dans les navires importateurs.

L'ensachage — nous en avons parlé plus haut — peut atteindre une cadence de 50 tonnes/heure avec deux ensacheuses. Les sacs qui en sortent sont déposés sur palettes avant expédition.

Citons encore quatre grues de 5 tonnes qui peuvent, au grappin ou au crochet, aussi bien décharger que charger des navires, des allèges et — pourquoi pas? — des wagons ouverts placés le long du quai.

Des trains complets de vrac

Car le chemin de fer trouve sa place au département maritime de Solvay, avec deux voies de 600 mètres disposées de part et d'autre de l'aire de stockage.

Côté ville, on ne décharge que du vrac: toujours le même carbonate de soude dense qui sera stocké dans les silos. Des wagons autodéchargeurs à trémies déposent leurs 50 à 60 tonnes de produit dans une fosse sous la voie. Une bande transporteuse accomplit le reste du travail. La fosse est ouverte sous un auvent, de sorte que le déchargement puisse se faire même sous la pluie (le carbonate de soude craint l'humidité).

DEPARTEMENT MARITIME





Chargements colisés

Côté quai, une voie court sous les grues et chargeurs. Elle reçoit un matériel ferroviaire plus diversifié. Des wagons tombereaux peuvent y être chargés — par transbordement direct — de marchandises importées. D'autres types de véhicules y rouent aussi : des wagons fermés chargés de produits en sacs, en fûts, en caisses, etc. Parfois, des machines passent aussi par là.

Les dégagements larges permettent une manutention rapide au moyen de forklifts conduits par des dockers spécialisés. Si le carbonate et bicarbonate de soude, la soude caustique, le chlorure de calcium et le PVC sont les principales matières qui transitent par le quai 347, de ces produits, on connaît plusieurs centaines de qualités et variétés différentes. Voilà pourquoi beaucoup de transports se font sous conditionnement et fournissent la plus grosse part de l'activité du dépôt.

145 trains

Parlons chiffres. Au cours de l'année 1976, le Département Maritime de Solvay a reçu 145 trains complets. Soit quelque 150.000 tonnes de marchandises. C'était déjà un trafic intéressant. Depuis juin 1977, il faut ajouter à cela une cinquantaine de trains complets par an : un contrat pour le transport annuel de 50.000 tonnes de carbonate de soude dense a été conclu ; il établit un trafic entre l'usine Solvay de Rheinberg, en Allemagne, et le quai 347.

En fait, le Département Maritime ne s'en tient pas là. Il traite aussi le trafic de produits liquides en vrac dont la destination n'est pas le quai 347 mais des tanks situés en divers endroits du port. En définitive, on peut évaluer à 90 % la part prise par le chemin de fer dans le transport de marchandises en vrac de et vers le port.

C'est que le chemin de fer — on nous l'a précisé sur place — offre l'avantage d'une absolue régularité dans l'approvisionnement. Le déchargement par gravité nécessite peu de manutention : c'est un autre atout par rapport au grappin, par exemple. Enfin, notons que parfois, un besoin urgent de matière première est exprimé par un centre de production de l'hinterland. D'un train complet, on détache alors le nombre de wagons nécessaires et la réexpédition peut se faire immédiatement, sans déchargement intermédiaire.

67 % pour Anvers

La part du Département Maritime dans le trafic ferroviaire belge pour Solvay s'élève à 40 %. Par ailleurs, l'usine établie à Anvers a expédié en 1976 environ 100.000 tonnes de chlore en wagons-citernes. De ce fait, le trafic ferroviaire de et vers Anvers atteint 67 % du trafic total pour cette société : 372.000 tonnes de produits divers acheminés en 1976.





DES BETTERAVES POUR NOTRE EXPRESSO



Ce titre vous étonne? Pour bizarre qu'il soit, n'y voyez nulle facétie. Mais une ellipse. Entre la racine beige-gris lourde de terre et la poudre blanche qui fond dans notre expresso, il y a... les sucreries, un cycle de production auquel nous ne pensons jamais, la tasse en main.

Nous en parlons aujourd'hui parce qu'avec ces entreprises, le chemin de fer a vécu la saison betteravière de plus près sans doute que les autres années. Cette période, assez courte, a vu une pointe de trafic vers des gares dont l'activité, en d'autres temps, ne

connaît pas la même animation. Quelque 150.000 tonnes de betteraves destinées à cinq sucreries belges ont été importées de France. Ce n'est pas le seul contrat d'acheminement qui ait marqué particulièrement la saison 77, mais nous limiterons là notre investigation: l'énumération de tous les trafics serait fastidieuse.

Pourquoi des betteraves françaises alors que les sucreries achètent généralement cette matière première dans leur hinterland agricole? Pour cause de CEE. Expliquons-nous. La Communauté

Européenne attribue à chaque pays un quota de production. Les conditions climatiques n'ont pas permis à la Belgique d'atteindre son quota en 1977. Par contre, la France enregistre une production excédentaire. Dans la ligne du Traité de Rome, qui organise la libre circulation des produits entre pays européens, les sucreries «frontalières» ont donc acheté des betteraves françaises, cultivées en Champagne.

Traditionnellement, la route assure de tels acheminements du champ à la sucrerie. Du moins dans les 20

à 30 dernières années: avant guerre, par exemple, la sucrerie de Wez-Velvain recevait 60 % de ces produits par wagons. Pour le directeur de cette entreprise, le chemin de fer s'imposait, cette fois: sur des distances allant de 250 à 500 kilomètres, il est réellement compétitif. Non seulement il va plus vite mais il peut offrir un service adapté, en fonction des conditions souhaitées par les réceptionnaires.

Pour ces derniers, travailler avec le chemin de fer, c'était en quelque sorte opérer un recyclage. Les bons résultats obtenus, à l'aube de

la saison, par les sucreries de la région de Tournai ont encouragé leurs homologues de Frasnes, Brugelette et Furnes à «courir le risque».

Voyons de détail de cette opération.

Tournai

La décision fut prise très vite. Une réunion rassembla les quatre partenaires de la première opération: les deux transporteurs — SNCF et SNCB — l'expéditeur et les sucreries de Wez et Warcoing, réunies en pool pour la circonstance.

Un approvisionnement massif intéressait particulièrement les destinataires «tournaisiens»: les betteraves de Champagne arrivent à maturité deux à trois semaines avant les nôtres.

Une expédition rapide permettait alors de mettre les usines en mar-

Les 18.000 tonnes reçues correspondent à environ 7 % de l'approvisionnement nécessaire pour la production de ces usines. Cela ne signifie pas qu'un poids égal de produit fini ait été mis sur le marché: la teneur en sucre de ces betteraves s'établit à 15 - 16 %.

Frasnes-les-Buissenal

Sur la foi des bons résultats de cette première opération, des usines semblables pouvaient à leur tour organiser un trafic.

Ainsi des trains complets furent-ils dirigés vers les gares de Frasnes-les-Buissenal, Brugelette et Furnes, proches des sucreries intéressées.

A Frasnes, par exemple, où l'usine consomme 4.400 tonnes de betteraves par jour, les trains ont amené 8 à 900 tonnes quotidiennes, ce qui permettait de complé-

dire que le matériel souffre, inévitablement, et que sa période d'inactivité, de janvier à septembre, est mise à profit pour l'entretenir, le renouveler, le préparer à un nouvel effort soutenu.

Précisons encore que la sucrerie de Frasnes a une capacité de stockage de 8.000 tonnes environ. Soit moins de deux jours de consommation.

Brugelette

Une expédition de 35.000 tonnes par la route, outre le coût élevé, aurait probablement amené des irrégularités dans l'approvisionnement, et par conséquent, des difficultés dans la planification des livraisons.

Par chemin de fer, ajoutons-le, Brugelette a reçu chaque jour 600 tonnes de betteraves françaises qui complétaient l'approvisionnement normal et permettaient de faire tourner l'usine à 5.200 tonnes/jour. Avec les 30.000 tonnes ainsi acheminées, la sucrerie de Brugelette aura contribué à produire le quota que la CEE a attribué à la raffinerie tirlémontoise. D'un autre côté, les producteurs français ont valorisé leurs betteraves sans devoir, pour cause de surcharge, poursuivre la fabrication de sucre en janvier.

A Brugelette aussi, on se recyclait. L'usine est raccordée au réseau ferroviaire belge. Voilà 15 à 20 ans, des rames de wagons y arrivaient régulièrement. Depuis, la route ayant totalement remplacé le rail, les voies et équipements périphériques se sont détériorés au point d'exclure tout approvisionnement de ce type.

Les contrats ont été conclus très vite. Le temps manquait pour effectuer les travaux de restauration. Les responsables de la sucrerie le regrettent un peu. «Quelle facilité — nous ont-ils dit — si nous avions pu amener les wagons dans notre enceinte». Néanmoins, tout se passa bien et à Brugelette, on voit aujourd'hui le chemin de fer comme un partenaire acceptable pour les transports à longue distance en saison betteravière.

Furnes

Quittons le Hainaut, sans pour autant nous éloigner de la frontière franco-belge. Nous allons vers Furnes, où une autre sucrerie liée au groupe Tirlémont a reçu des betteraves françaises.

Six jours par semaine du 6 octobre au 30 novembre, 800 tonnes quotidiennes de marchandises, entrées par Mouscron, ont été déchargées là. Soit un total de près de 40.000 tonnes.

Les rames arrivaient en gare et les betteraves effectuaient en camion un trajet terminal de 600 mètres environ. Comme à Brugelette, la sucrerie de Furnes était raccordée au réseau. La nouvelle répartition des terres cultivées, lors de la reprise par le groupe, avait cepen-

dant modifié bien des choses. Remettre le raccordement en état, il n'en était pas question. Qu'importe: toute l'opération franco-belge a été réalisée «franco usine». Autrement dit, le prix de vente comprenait, outre le transport, les opérations de déchargement à la grue et la navette terminale.

Satisfaction

Au total, donc, quelque 150.000 tonnes de betteraves sont entrées en Belgique par le train. La SNCB pouvait faire face: elle offrait d'incontestables avantages.

Les wagons mis en service, de grands tombereaux à la capacité moyenne de 50 tonnes, convenaient particulièrement bien.

Que l'on charge 20 ou 50 tonnes, il reste toujours un fond que le grappin ne peut atteindre facilement. Relativement, ce fond est plus vite déchargé lorsqu'il s'agit d'un 50 tonnes. D'autant plus que les 4 portes latérales du wagon permettent un balayage complet de la terre résiduelle.

La rotation des trains constitue aussi un avantage. Dès que la distance excède 250 kilomètres, la route pose plus de problèmes. Pour soutenir une cadence de 800 tonnes/jour, plus de 40 camions sont nécessaires, à la condition minimale qu'ils effectuent la rotation en 24 heures. Ajoutons qu'au déchargement dans les usines mêmes, les semi-remorques — non basculables — posent quelques difficultés.

Pour sa part, le chemin de fer dispose toujours du matériel nécessaire: former des rames de 16 à 20 wagons ne lui est pas difficile. Les plans d'acheminement adaptés, avec rotation rapide, facilitent aussi le travail: la cadence peut être programmée en fonction des moyens de réception et le risque de surcharge est quasiment exclu. Au départ, l'inquiétude régnait dans les sucreries. On y gardait l'image d'une SNCB rigide, peu encline à rencontrer les petits problèmes connexes. Pourtant, libérée de certaines contraintes du «monopole», la SNCB peut aujourd'hui, via ses «commerciaux» et ses «exploitants», proposer un service très personnalisé qui répond — voire les prévoit — aux exigences d'un travail rapide, soigné, souple.

De la confiance mutuelle instaurée dès les premiers jours, on nous a beaucoup parlé dans les différentes sucreries. C'est un signe. C'est aussi une raison d'espérer plus encore dans l'avenir.



che plus tôt que prévu et de ne pas prolonger la saison au-delà du mois de décembre (précisons que la production de sucre dure quelque 9 à 10 semaines).

La gare de Tournai a donc reçu pendant 9 jours deux trains complets quotidiens chargés de 1200 tonnes de betteraves chacun. Au total, déduction faite des quelque 20 % de terre qui reste collée, 18.000 tonnes de betteraves environ ont été déchargées à Tournai. Dans une gare qui traite chaque mois de 16 à 17.000 tonnes en charges complètes, ce fut, on peut l'imaginer, un réel événement.

Les deux sucreries — en pool — avaient mis en oeuvre pour la circonstance quatre grues et un charroi de camions important. De quoi évacuer en souplesse ces chargements massifs.

ter les chargements déposés par les agriculteurs de la région.

Une grue déchargeait les wagons en gare et des camions pénétraient dans l'usine via une installation full-automatic. Le véhicule était déchargé en un temps record, par basculement de la benne. Une bande transporteuse amenait son chargement au sommet du stock, non sans qu'un prélèvement ait été fait pour le laboratoire. Enfin, un jet d'eau très puissant entraînait les betteraves vers la production au rythme requis.

L'usine, mise en route le 13 octobre, tourne comme les autres, en trois pauses. Elle doit s'arrêter fin décembre, après que les machines aient tourné, sans discontinuer, pendant l'équivalent de dix mois (si l'on prend pour base 40 heures/semaine de travail). Inutile de

INFORMATIONS S.N.C.B.

EN 1977



ENTREPRISE

Transport de fuel en croissance: 1
Le cirque de Moscou prend le train: 2
Transports pour la chimie: 3
Engrais liquides vers Anvers: 3
Wagons belges pour l'Arabie: 3
Un transformateur pour Ciney: 4
Un train très spécial: 4
Solvay, département maritime: 5
Transport de betteraves françaises: 5
Une machine-outil Pégard: 5



EPOQUE

L'emballage: 1
L'Institut Belge de l'Emballage: 2
Le Bosch-Express: 2
Le défi pour un nouveau Cockerill: 3
Le rail et la voie d'eau: 5
Livre blanc britannique: 5



EQUIPEMENT

Le wagon Eds: 1
Le wagon Ts: 2
Wagon Tads pour sel humide: 3
Wagons-citernes à louer: 4



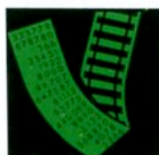
NOUVELLES B

Adresses pour transports exceptionnels: 1
Agence commerciale à Luxembourg: 2
La SNCB en 1976: 3
Nouveaux représentants commerciaux: 3
Voiture-cinéma: 3
Les voitures-Corail de la SNCF: 3
Le TEE a vingt ans: 4
TEEM, réseau marchandises: 4
Manutention-Transport, nouvelle adresse: 4
Les hacheurs à thyristors: 4
Conseils de chargement: 4
Agence en douane à Turnhout: 4



TOURISME

Europabus a 25 ans: 1
Vers l'aéroport en train: 1
Carte VL 10 + 1: 1
Train + vélo: 1
Benelux Tourrail: 1
TAC pour la Bretagne: 1
Vacances d'été: 2
Réservation des places: 4
Train + auto: 5

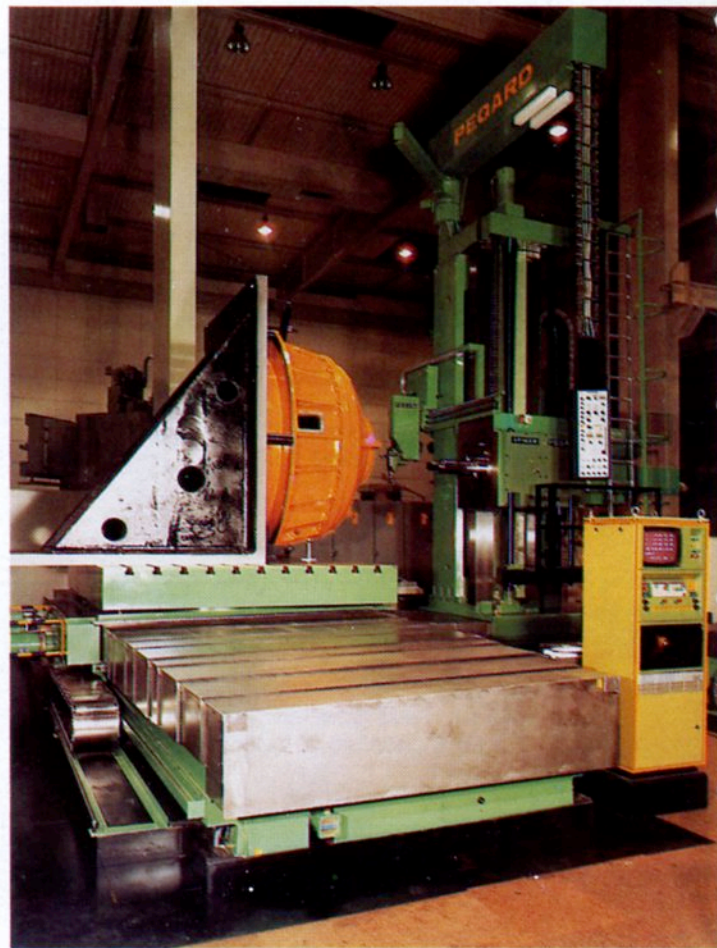
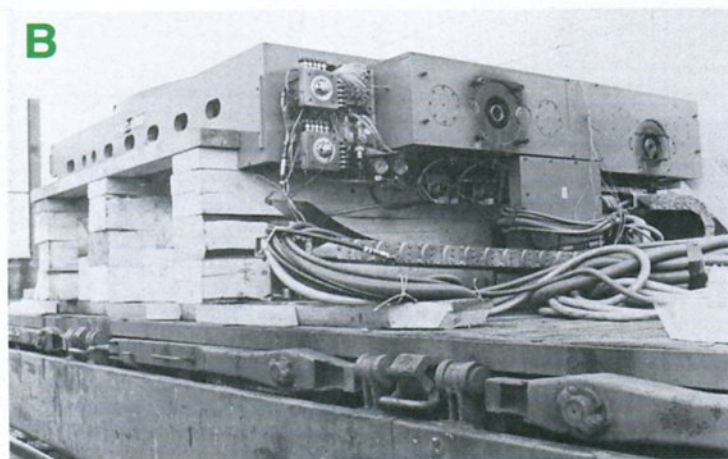
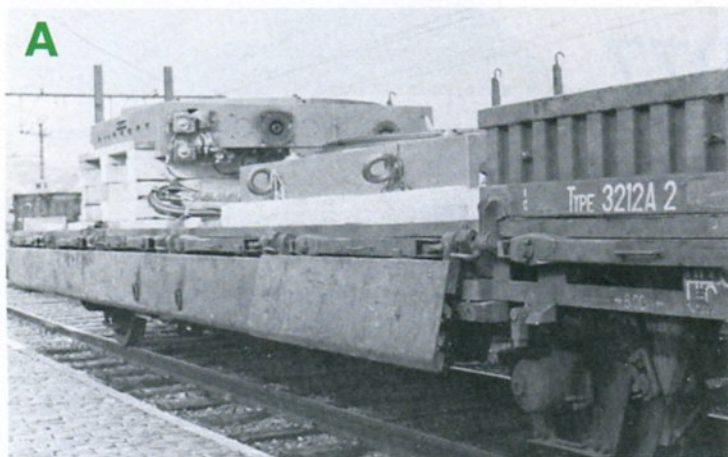
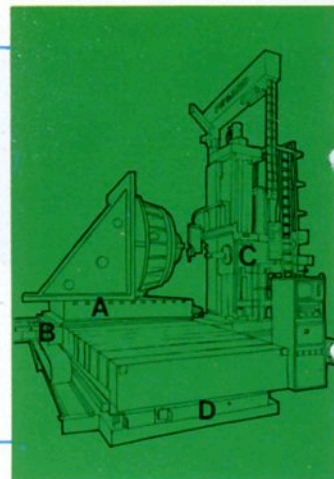


TARIF

TFNW: 2
Deux tarifs pour wagons ferryboats: 4
TFBW, prix inchangés: 5

N.B. Le chiffre mentionné correspond au numéro du bulletin dans lequel est paru l'article.

UNE MACHINE-OUTIL POUR LA ROUMANIE



Cela se passait à Andenne le 20 octobre: une machine-outil fabriquée par la société Pégard était chargée en gare d'Andenne. Un machine de 69 tonnes, décomposée en 34 pièces réparties sur quatre wagons plats. Il ne s'agissait pas de la première expédition du genre: quatre autres machines avaient déjà pris le train pour la Roumanie, sans oublier les départs vers d'autres pays.

Qui est Pégard? Une société où travaillent quelque 300 personnes parmi lesquelles un important noyau d'ingénieurs. Elle fabrique des aléseuses-fraiseuses de haute précision; elle est

d'ailleurs la seule société belge spécialisée dans ce matériel. Ses machines pèsent de 13 à 70 tonnes; les neuf dixièmes d'entre elles sont destinées à l'exportation. La clientèle de Pégard se compose d'usines aux fabrications diverses: aéronautique, automobile, constructions navales et ferroviaires, sidérurgie, fabrication de pompes, de compresseurs, de moteurs, etc.

Une gamme de machines-types constitue la base de la production de Pégard. D'ordinaire, cependant, les destinataires demandent des adaptations précises pour répondre aux conditions particulières d'installation

dans leurs ateliers. Les ingénieurs du bureau d'études y travaillent. Et chaque fois, c'est une machine unique en son genre qui sort des ateliers de six mois à un an après la commande (études et fabrication comprises).

Mais revenons à Andenne, ce 20 octobre.

Quatre wagons plats stationnent sous un pont de chargement mécanique.

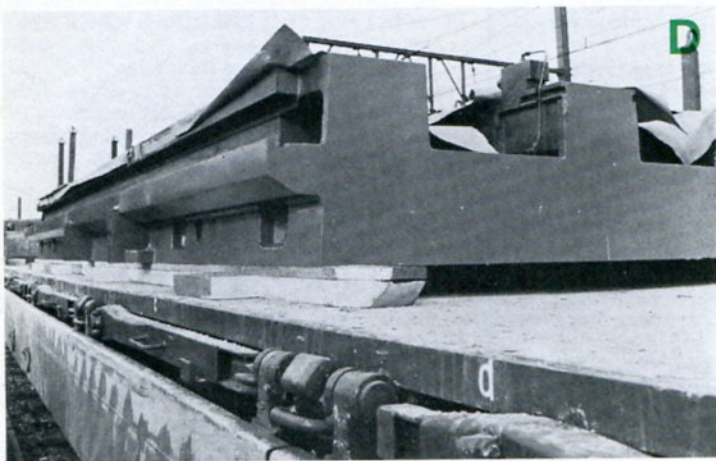
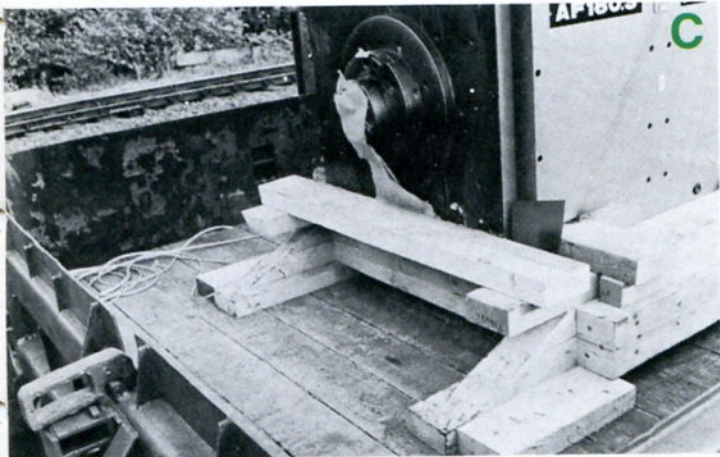
La machine est démontée, nous l'avons dit, en 34 pièces. Les principales d'entre elles, notamment la tête porte-broches, d'un poids de 5 tonnes, sont fixées à des patins de glisse-

ment. Des freins cloués au plancher des wagons limitent les déplacements. D'autres pièces, plus petites mais aussi plus fragiles, ont trouvé place dans des caisses en bois, munies de toutes les protections utiles pour amortir les sollicitations pendant le transport. Des fûts d'huile complètent le chargement: 450 litres, le contenu nécessaire au fonctionnement hydraulique de la machine.

Certaines pièces, enduites de graisse, ont reçu un papier protecteur; d'autres sont emmitouffées dans un vêtement de toile de jute. Au-dessus de tout cela viendra un film de plasti-



- A. La table: 10,5 tonnes
- B. Le bâti de la table: 16 tonnes
- C. La tête porte-broche: 4,8 tonnes
- D. Le bâti de la machine: 10 tonnes



que, et en dernier lieu des bâches recouvriront le chargement de chaque wagon. Ces précautions se justifient: la machine possède des glissières rectifiées. Un coup, un peu de rouille, et la machine perdrait ses qualités essentielles.

Inutile de dire — nos photos le montrent bien — que les opérations de chargement ont représenté un travail important: trois journées de transbordement et de calage. Du bois — planches, cales triangulaires — d'énormes pointes, un plan précis pour élever des supports sous les parties de pièces en porte à

faux... La tête porte-broche, par son anneau de manutention, a été arrimée aux hautes de son wagon.

N'en disons pas plus: le reportage photographique montre à suffisance la complexité de ce chargement. Ajoutons simplement qu'un technicien de Pégard a pris aussi le chemin de la Roumanie, pour superviser le montage de la machine et assister à la réception de celle-ci, après un premier essai de fonctionnement. Trois à quatre semaines de travail. L'aboutissement d'une commande importante.

2

Calez bien

Le *calage souple* s'impose lorsque les marchandises et les moyens d'arrimage ne peuvent absorber les sollicitations. On permet alors un déplacement de la marchandise sur le wagon et la plus grande partie de l'énergie cinétique est absorbée et dissipée par frottement. Cette possibilité de glissement doit être appliquée aux unités lourdes ou fragiles: un calage rigide risquerait d'avoir des conséquences néfastes (détérioration de la marchandise, des cales et du wagon).

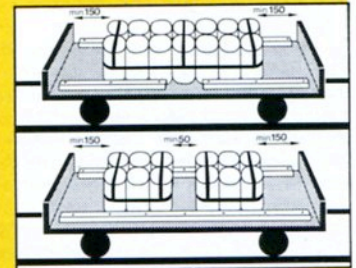
Deux exemples apporteront quelque lumière.

Premier cas: nous chargeons des fûts. Pour les caler doucement nous avons le choix:

- ou nous les rendons tous solidaires, en un lot;
- ou nous les rendons solidaires en plusieurs lots.

Dans les deux versions, le chargement peut se déplacer (en glissant) grâce aux « blancs » de $\pm 1,50$ m ménagés en bout de wagon et à ceux de $\pm 0,50$ m entre les lots.

Croquis 2

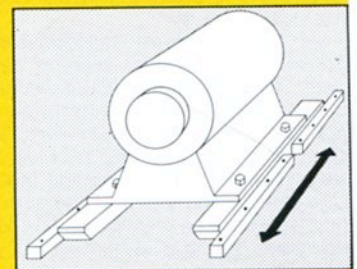


Comme à chaque transport correspond un wagon, pour chaque marchandise, il existe un *calage approprié*. Tout chargement constitue un cas d'espèce et doit être soigneusement étudié. Le conditionnement des marchandises requiert beaucoup de soins (résistance aux chocs, aux écarts de conditions climatiques, etc.); le calage doit y être adapté.

Il existe en réalité deux formes de calage. L'un est rigide, l'autre souple. Le choix dépend des caractéristiques et du mode de chargement.

Deuxième cas: nous chargeons une pièce unique, lourde ou fragile. Nous lui accordons une marge de mouvement en la guidant latéralement. Un chemin lui est tracé au moyen de guides longitudinaux.

Croquis 3

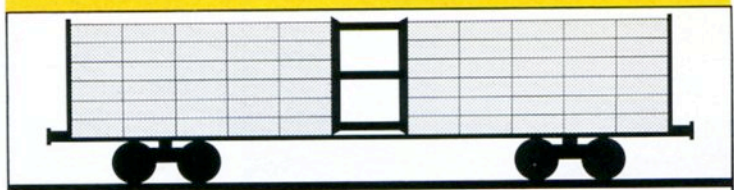


On adoptera le *calage rigide* si la marchandise et les moyens de calage peuvent absorber l'énergie issue des sollicitations du transport.

Ce mode convient particulièrement pour des chargements homogènes compacts, que l'on rend alors entièrement solidaires du véhicule, comme le montre le croquis.

Dans l'avenir, nous consacrerons une publication plus détaillée à chaque forme de calage, afin d'en montrer les avantages, de préciser les précautions à prendre et de fournir quelques bons « tuyaux » aux chargeurs.

Croquis 1





UN LIVRE BLANC BRITANNIQUE

Dans le livre blanc récemment publié par le gouvernement britannique, en ce qui concerne la politique des transports, une place importante est faite aux chemins de fer.

Les implications de ce document pour les British Railways peuvent, en substance, être résumées par cette formule: la foi, l'espérance, mais pas la charité.

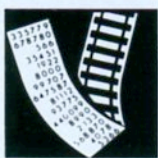
Pour les auteurs de ce livre blanc, il est exclu de disposer d'un système national de transports sans chemins de fer. Le gouvernement renonce à l'idée d'imposer des suppressions importantes de lignes sur le réseau britannique. Les chemins de fer sont par ailleurs reconnus comme «essentiels à la stratégie industrielle», et cela par leur trafic marchandises. Par contre, le gouvernement estime nécessaire une constante amélioration de la productivité et de l'efficacité. Dans ce but, il prévoit de limiter les subventions et d'accroître les investissements. Pour lui, «il n'y a pas d'autre moyen d'assurer l'avenir des chemins de fer».

Le rail restera le transporteur de personnes le plus important dans la liaison entre les grandes agglomérations. Il poursuivra la desserte des localités dans de nombreuses régions de l'île et continuera d'assurer les services de la banlieue de Londres.

Les pouvoirs publics lui accorderont d'ailleurs une aide financière substantielle dans ce but. Il pourra ainsi répondre à ses besoins immédiats, mais aussi adapter le système ferroviaire aux nécessités futures.

Pour ce qui est du trafic marchandises, le gouvernement entend prendre des mesures pour «civiliser les poids lourds». Autrement dit, il formulera une réglementation plus exigeante pour le transport routier et aidera de la sorte le chemin de fer à obtenir plus de trafics pour lesquels il est particulièrement bien équipé.

Une planification à long terme sera nécessaire pour réaliser ces objectifs: il faut tenir compte des coûts financier et humain.



TFBW: PRIX STABLES

On se souvient de la mise en vigueur, le 1^{er} février 1975, du tarif franco-belge pour le transport, en charges complètes, de marchandises non-CECA (TFBW, n° 9581). Basé sur une structure simplifiée, ce tarif possède quelques grandes caractéristiques:

— dégressivité du prix en fonction de la distance et de la charge par wagon;
— réductions fixes accordées pour les rames complètes: de 13 à 24 % selon la charge totale;

— calcul des prix dans chaque système monétaire;

— stabilité des prix pour autant que les variations du change n'excèdent pas 5 %.

Ce tarif répond bien à l'attente des réseaux concernés, qu'on en juge: début 77, la taxation du trafic France-Flandre Zélandaise y a été reprise et le 1^{er} mars, un tarif franco-néerlandais similaire a été instauré.

La satisfaction de la clientèle trouve aussi son expression dans la croissance des tonnages taxés dans le cadre du TFBW. Cette tendance favorable devrait s'accroître d'autant plus que le 1^{er} octobre — date habituelle des adaptations — les prix ont été maintenus à leur niveau. La stabilité totale est atteinte pour la première fois.

Pour le cas où des adaptations s'avèreraient nécessaires — prochaine augmentation possible le 30.9.78 — une nouvelle formule a été mise au point: elle vise à limiter la variation aux seuls effets économiques d'un changement des parités monétaires.

Nos agences commerciales peuvent fournir davantage de précisions à propos de ce tarif.



TRAIN + AUTO: UN DUO EFFICACE

Vous prenez le train. Vous y mangez, dormez, revoyez vos dossiers, lisez... Quelques heures plus tard, vous avez couvert sans fatigue plusieurs centaines de kilomètres.

Que faire à présent pour visiter vos clients éparpillés dans une grande agglomération? Y aller en voiture, bien sûr. En voiture de location. La formule TRAIN + AUTO existe en Belgique, nous l'avons déjà présentée. Les réseaux ferroviaires voisins n'en sont pas privés.

En Allemagne

Nos voisins allemands appellent cette formule RAIL + ROAD. Ils mettent des voitures à la disposition des voyageurs dans 40 villes de la République fédérale. Il s'agit de modèles VW Polo, Audi 100 et Mercedes 280 Se. Le prix de location va de 89 à 299 DM par jour; il comprend le plein d'essence au départ, l'assurance et un nombre illimité de kilomètres.

Une condition est posée: vous devez avoir effectué un trajet ferroviaire pour un prix de 15 DM (environ 230 FB), titre de transport faisant foi. Pour un voyageur belge, ce n'est pas un problème.

La location peut se faire en Allemagne aux guichets des gares, dans les agences de voyages, dans les bureaux InterRent et dans les secrétariats des trains Intercity et TEE. De Belgique, il vous est possible de réserver via votre agence de voyages, mais plus facilement encore en vous adressant à un bureau de location InterRent (adresses dans les Pages d'Or de l'annuaire des téléphones).

En France

Si vous partez en France, c'est dans 204 gares que vous pourrez disposer d'une voiture de location. La liste comprend 22 modèles — tous de marques françaises. En pratique, le choix existe entre une quinzaine de modèles dans la plupart des gares.

Le prix par journée de location se décompose comme suit:

— un montant forfaitaire allant de 38 à 144 FF;
— un prix de 0,30 à 0,87 FF par kilomètre parcouru;

— une assurance et éventuellement des frais de restitution dans une autre gare.

Notons que les frais d'essence sont à la charge du locataire.

La location peut se faire, en France, dans quatre centraux de réservation, dans les gares de location, dans les gares des villes de 20.000 habitants et plus, dans les agences de voyages. Un tuyau pour les Belges: adressez-vous au central de réservation parisien, 3, rue Bernoulli, tél. 292.02.92, télex TRANOTO 660 828.

Votre voyage d'affaires en Allemagne commence dans le train

Un voyage d'affaires en Allemagne? En chemin de fer, ce n'est pas un problème.

Quelle que se soit la direction, nord ou sud, un train direct vous amène à Cologne en moins de trois heures. Là, toutes les correspondances sont possibles, notamment avec les trains Intercity, des sortes de TEE en service intérieur. Ceux-ci vous conduiront de Cologne à Dortmund en 1 h 30, à Hambourg en 4 heures et à Hannover en 3 heures. Vers le sud, vous atteindrez Mannheim ou Francfort après 2 h 20 de voyage, Stuttgart après 3 h 50, Nurenberg après 4 h 50 et Munich au bout de 6 h 40.

Chaque jour, donc, une trentaine de ces trains sont à votre disposition. Leur confort, leur standing vous donneront la plus grande satisfaction. Et n'oublions pas les TEE directs pour les villes allemandes: le Parsifal, le Saphir, le Molière, qui vous feront encore gagner du temps.

Le Centre d'Information par téléphone peut combiner votre horaire. Consultez-le, au 02/219 26 40, tous les jours de 6 à 23 heures.

C'est vraiment pratique, dites? Prenez donc le train.

RECTIFICATION

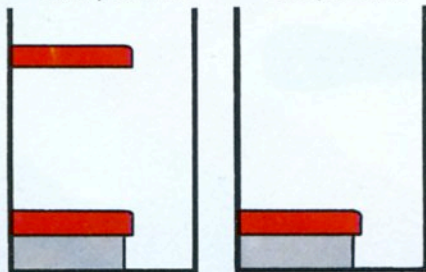
Une erreur s'est glissée dans la présentation des places couchées, page 12 de notre précédent numéro. Voici ce qu'il fallait y lire.

VOITURE-LIT T2 S:

polyvalent, soit:
compartiment

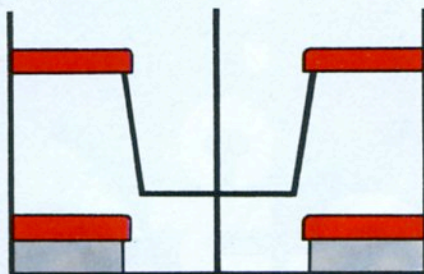
— touriste 2
deux personnes

— spécial
une personne



VOITURE-LIT «P»:

compartiment «spécial» - une personne.



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

Editeur responsable:

F. LEBOUTTE - BRUXELLES

Rédaction:

Rue de France, 85

1070 Bruxelles

Tél. 02/523.80.80, poste 2299

Conception: P. Funken, Bruxelles

Imprimerie: S.A. Erasmus, Ledeborg

Photos

SNCB

Solvay: 6

Pegard: 12



**chemins
d'hiver**

**...chemin
de fer**



PAUL FUNKEN