5/78 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

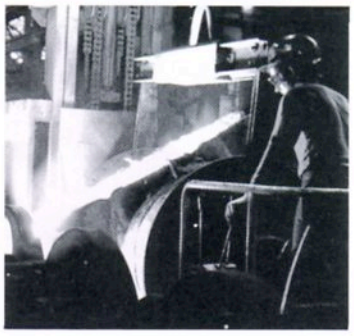


Photo couverture: Fonderies Magotteaux, voir page 6

SOMMAIRE

TOURISME
Le Ski-Express: 22
Les Trains autos-couchettes en 1978: 22
Vacances à Altenmarkt: 22

TARIF-HORAIRE
Exporter par le chemin de fer, nouvelle brochure mise à jour: 23

INFORMATIONS S.N.C.B. 5/78

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

Editeur responsable:
J. HEINEN - 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
H. Grooteclaes: 1, 7
Algeco: 11
CAIB: 11
SNCB

ENTREPRISE
40.000 tonnes de charbon: 4
Les Fonderies Magotteaux: 6
Un Rapilège pour Cockerill: 9
EMGO, 25.000e wagon: 16

EQUIPEMENT
Les wagons ferry-boat: 11
Chargement et charges palettisées: 17

NOUVELLES B
La B-Revue, medium publicitaire: 8
La SBA des Ferry-Boats: 10
Les achats de matériel roulant: 20
TEEM, nouveau dépliant: 23
Les locomotives repeintes: 23
Catalogue de l'emballage: 23

Courtoisie sur toute la ligne

C'est vrai qu'il est moche, le train, lorsque des voyageurs, sans égard pour les autres usagers, impriment sur les banquettes la trace de leurs chaussures empoussiérées.
C'est vrai qu'il a piètre allure quand des «collectionneurs» sans vergogne démontent les cendriers et plaques indicatrices ou arrachent le recouvrement des sièges.
C'est vrai qu'il fait irrespirable dans les compartiments noyés d'une fumée dense et acide.
Et qu'il effraie, à l'heure de pointe, quand des voyageurs se ruent pour investir les places libres et bousculent sur les marches les personnes moins alertes ou chargées de bagages.
Et qu'il est peu accueillant, aux moments de cohue, pour ceux qui méritent une place assise mais se gardent de l'exiger, par pudeur ou discrétion.
Des gens renoncent au train, pour toutes ces raisons. D'autres, dépourvus de moyen de transport individuel, s'y résignent, et en souffrent. Grande plaie de notre fin de siècle: les transports en commun font perdre la sérénité à bon nombre de leurs usagers... contre toute attente, contre leur nature même.
Tout est dans la manière, dans le respect des choses et des gens, dans ce geste prévenant qui engendre le sourire sans qu'il en coûte rien.
Poésie, rêve que tout cela? Non. Naguère, on cédait le passage en soulevant son chapeau. Aujourd'hui, on ne porte plus de chapeau, et la courtoisie semble avoir disparu avec le couvre-chef.
Aurions-nous perdu le goût du sourire franc et désintéressé? Serions-nous une génération de mufles, abêtis par le travail, les horaires et l'égoïsme?
La campagne du ministère des Communications pour plus de courtoisie dans les transports en commun n'est pas un vague prêchi-prêcha: l'indifférence et le vandalisme coûtent cher à la communauté, en temps et en argent.
Dorloter sa voiture, sa télé, sa chaîne HiFi, cela se fait. Alors, pourquoi ce manque de respect pour un bien qui pourrait, avec un peu d'attention, rendre la vie plus sereine et peser moins lourd sur l'effort social dont chacun s'accorde à dénoncer le poids déjà excessif?

L'époque du nouvel-an revient dans une atmosphère de grisaille; elle rythme la fuite du temps. Et voilà qu'ainsi je viens au nom de la S. N. C. B. vous exprimer à nouveau nos meilleurs voeux.

L'an dernier il ne m'a pas fallu être grand prophète pour souligner que l'année 1978 ne marquerait fort probablement pas la fin de la longue crise économique. Mais j'avais aussi insisté particulièrement sur les efforts d'adaptation poursuivis par la S. N. C. B. pour répondre au désir profond de l'homme de vivre mieux. C'est, je crois, cet aspect de la gestion qui demeure l'expression de la profonde mutation opérée au sein de notre entreprise. En effet, le temps paraît lointain où la S. N. C. B. n'assurait que le rôle de grand commis de l'Etat, administrant au mieux la chose publique. Ses dirigeants doivent, à présent, comme vous, lutter journellement pour concilier toutes les contradictions qui naissent dans l'entreprise et son environnement. Comme vous, nous connaissons les problèmes lancinants de la gestion, parfois sous d'autres formes, mais toujours en termes de choix liés à une responsabilité engageant l'avenir.

Je me bornerai à souligner deux de ces contradictions auxquelles nous sommes confrontés :

- L'homme d'aujourd'hui s'interroge très peu sur le coût de sa voiture. Par contre, il est très sensible au prix du transport en commun dont il exige avec raison plus de confort et plus de performance.

- Les nécessités à court terme exigent une adaptation de notre outil au niveau réduit des échanges commerciaux, mais nous devons être prêts le moment venu à épauler efficacement les chefs d'entreprises aux premiers signes de la reprise économique tant attendue.

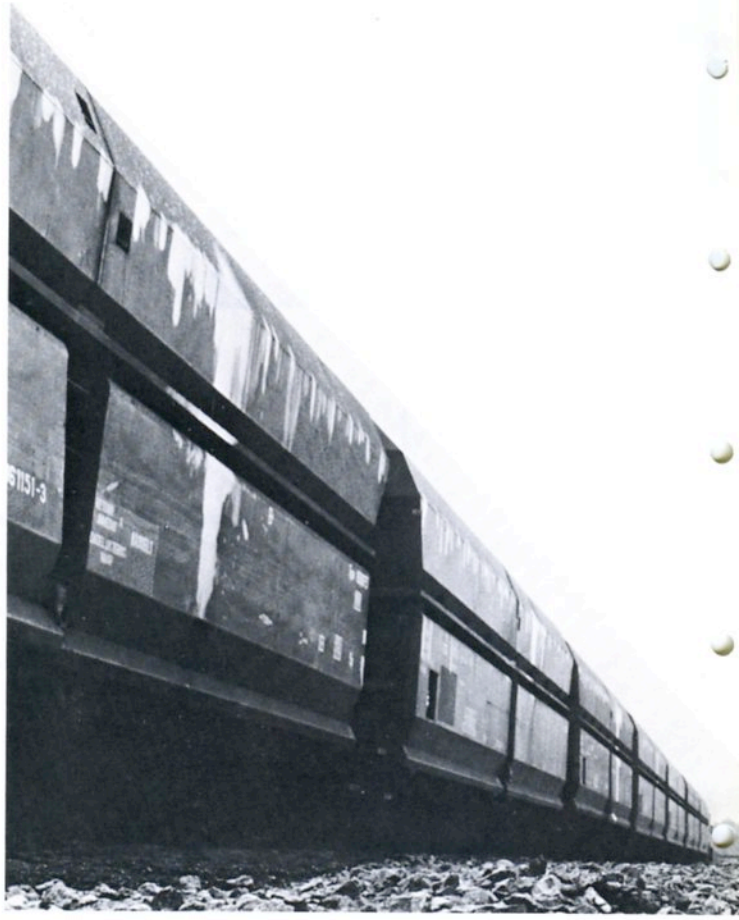
Cher lecteur et client, il y a entre vous et nous des liens nés par l'identité de contradictions et d'exigences.

J'interprète la situation, telle qu'elle se présente pour nous, comme un signe des temps. Elle engendre parfois des tensions mais elle apporte aussi un stimulant profond, un esprit de combativité pour faire face, pour imaginer, pour réagir avec toute l'efficacité possible. En quelque sorte, notre métier est devenu plus passionnant et plus astreignant que jadis.

Mon propos vise essentiellement à souligner combien nos voeux pour 1979 sont impregnés de compréhension, du désir commun de vaincre les difficultés des temps, du réconfort de préparer l'avenir.

F. DE HAECK,
Directeur Commercial.

une montagne



Tertre

Voilà un bail, Informations SNCB vous avait parlé de la transformation de la zone de déchargement ferroviaire d'une société appelée Carbonisation Centrale, installée à Tertre: suppression des culbuteurs de wagons au profit d'une fosse de déchargement sous voies.

Cette cokerie, aujourd'hui appelée Carcoke, reçoit, à la fréquence de cinq jours par semaine, environ 50.000 tonnes de charbon par mois. Par chemin de fer, bien sûr. Cela équivaut à un approvisionnement moyen de 2.500 tonnes par jour, réalisé en fait par l'expédition de 2 ou 3 trains complets quotidiens, au départ de Campine et, épisodiquement, d'Anvers.

Nous avons dit 50.000 tonnes. Il s'agit d'une moyenne calculée sur un assez long délai, et qui risque de perdre sa valeur à présent. Depuis le 15 août, la cokerie de Thy Marcinelle et Monceau est arrêtée. Les besoins en coke n'ont pas diminué pour autant. Une production supplémentaire est donc demandée à Carcoke. Si bien que le programme d'approvisionnement de Carcoke au départ des charbonnages campinois prévoyait, en septembre, un total de 70.000 tonnes. Et vous comprendrez l'intérêt que nous portons subitement à cette cokerie lorsque vous saurez qu'à cela se sont ajoutées les 24.000 tonnes amenées par bateau à Anvers et transférées directement à Tertre.

Opération parfaitement réussie. Malgré le petit pincement d'inquiétude que certains ressentaient, sachant qu'il faudrait pendant près d'une semaine, livrer 10.000 tonnes de charbon par jour à Tertre. Mais décomposons cette opération tranche par tranche.

Anvers

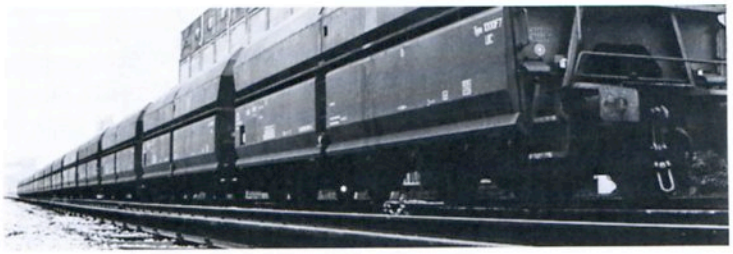
Un navire vient mouiller aux quais de Stocatra. Dans ses cales, 24.000 tonnes de charbon américain.

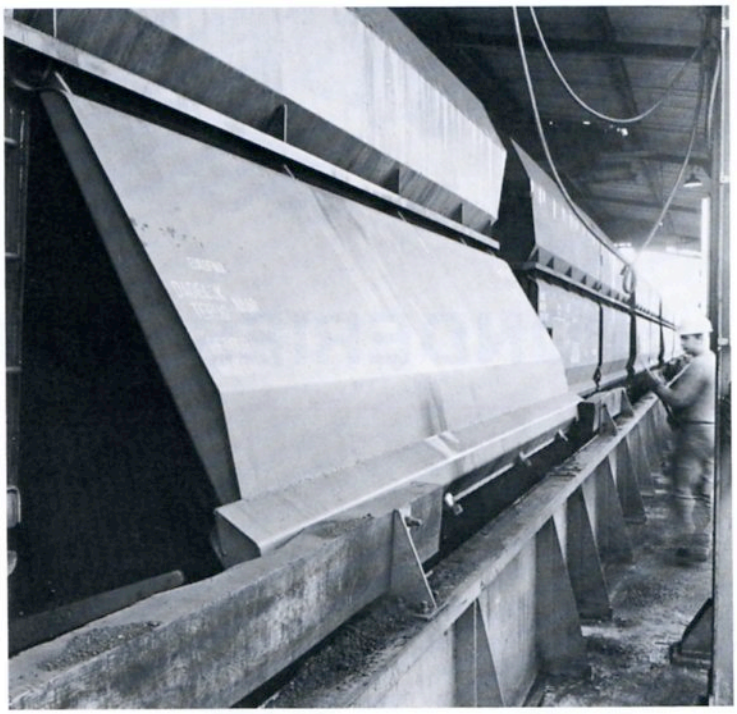
Va-t-on vider le navire et entreposer son chargement? Il existe d'autres solutions, voyons. L'une d'elles consiste a transborder la marchandise directement de navire à wagons. Elle est idéale puisqu'elle évite à Carcoke le paiement de frais de stockage et de double manutention.
Pour Stocatra, le déchargement de 6.000 tonnes par jour n'est pas un problème insoluble. Les grues, nombreuses et puissantes, peuvent aisément absorber cette charge.
A une condition cependant: qu'un nombre suffisant de wagons vides soient mis à disposition et que les trains complets soient évacués au plus vite, pour éviter l'engorgement du faisceau.
Mais cela, c'est l'affaire du chemin de fer.

SNCB

Dans les rangs ferroviaires, on envisage cette opération sans panique. Le réseau intérieur de Stocatra est relié directement à Anvers Nord par une ligne électrifiée. De là, diriger 4 à 6 trains par jour vers Tertre ne constitue pas un exploit hors pair. Il suffit de trouver les engins de traction nécessaires et de respecter strictement les horaires mis au point de longue date.

de charbon





La SNCB décide d'affecter à ce trafic 150 wagons Fads, qui effectueront une rotation accélérée, en 6 rames de 25 unités. Les chemins de fer ne sont pas seuls garants de la réussite de cette opération. A Tertre, il faut pouvoir décharger ces six trains en plus des quatre autres acheminés de Campine. Et bien, on travaillera de nuit! Ce n'est pas un effort si grave.

L'organisation ferroviaire permet d'épargner les frais au port (voir plus haut) et d'économiser aussi les surestaries (frais de chômage d'un navire non déchargé dans les délais), qui peuvent peser très lourd sur le budget. Puisque le rail aide ainsi la cokerie — et par conséquent la sidérurgie — à travailler dans de meilleures conditions, donnons à la chaîne un dernier maillon aussi efficace que les autres.

Campine

Côté charbonnages belges, pas de surprises: on travaille au rythme normal. Autrement dit, le planning habituel se déroule sans surcharge. Sans doute faut-il veiller tout particulièrement à ce que nul incident, nul retard ne viennent perturber l'horaire de départ des trains pour Tertre. Mais une organisation qui tourne bien, depuis de nombreuses années, ne se laisse pas facilement impressionner par ce genre de détails.

Fads

Bref, le plan de travail établi, tout était en place pour que l'opération tourne impeccablement. Le type de wagon choisi n'était pas le moindre des atouts. Gros porteur (il tolère des charges de 50 à 56 tonnes), équipé de flancs mobiles, largement ouvert par le sommet, le Fads réunit toutes les qualités idéales pour ce genre de transport: chargement facile, déchargement rapide sur une fosse équipée de bandes transporteuses à grande capacité.

En chiffres

Résumons cette opération en chiffres.

— Durée: 4 jours.
— Expéditions d'Anvers: 24.000 tonnes en transbordement direct.
— Expéditions de Campine: 16.000 tonnes, soit le rythme normal.
— Mise en service de 33 trains.
— Utilisation de 150 wagons en rotation continue.
— Cadence accélérée d'arrivée à Tertre; quasi toutes les deux heures.

L'informateur et le publicitaire

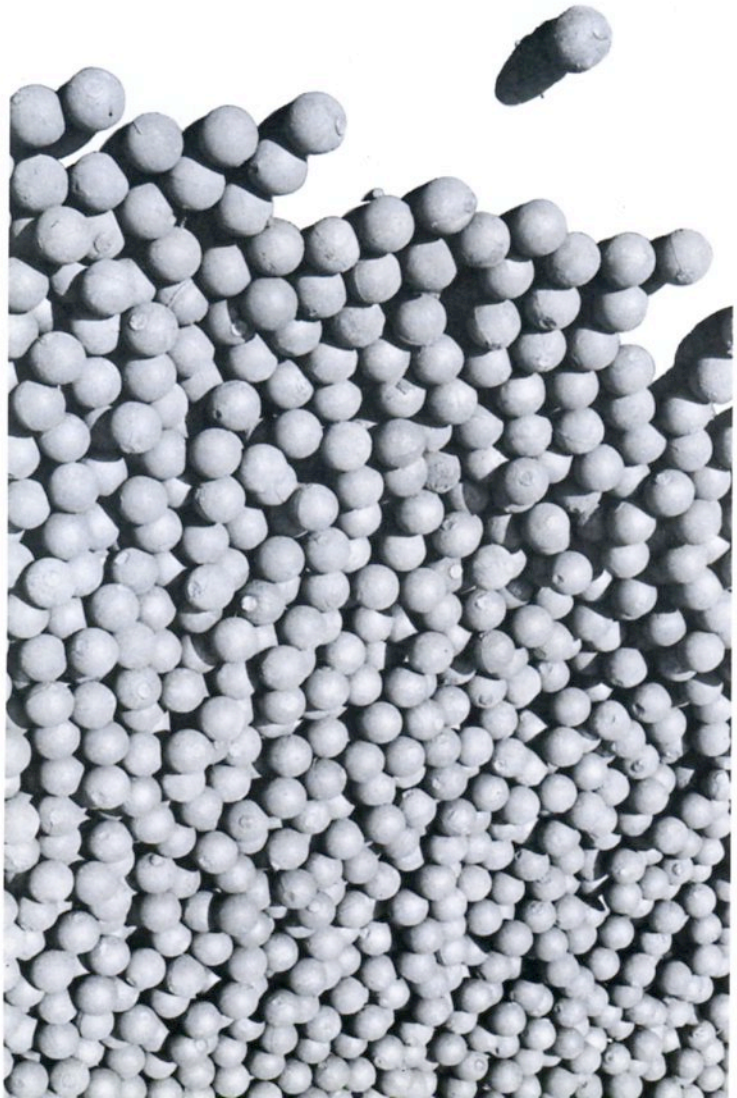
Il existe deux manières d'envisager l'information donnée ici. La première consiste à dresser un modèle théorique, à en donner tous les détails, bref, à construire un édifice rigoureux, sans surprises.

L'autre tient davantage compte du vécu, quitte à rapporter les avatars et hiatus, et à en tirer publiquement les leçons pratiques.

Le publicitaire ne s'accomode que de la première méthode; il cherche à épater, c'est évident. L'informateur objectif emprunte la deuxième voie, en toute franchise.

Parfois, les deux se rencontrent, leurs textes se superposent idéalement. Ils trouvent dans une opération parfaitement réussie un merveilleux terrain d'entente. C'est le cas aujourd'hui. Tout a bien marché. L'informateur a relaté les faits dans l'article qui précède, et le publicitaire y souscrit entièrement. L'opération menée à Tertre, pour l'un et l'autre, est un symbole du «savoir travailler». Les trois acteurs essentiels ont donné la pleine mesure de leur talent: la pièce mérite une excellente critique.

FONDERIES MAGOTTEAUX: LEADER



Nous traversions l'usine. Un membre de notre groupe lança:
— On doit jouer beaucoup à la pétanque, ici!
Et notre cicerone de répondre en souriant:
— Les boules de pétanque sont creuses. Pas les nôtres. Alors, essayez donc!
Ce court échange de plaisanteries résumait ce qu'un cadre des Fonderies Magotteaux avait, auparavant, développé pour nous en termes plus techniques.

La naissance des Fonderies Magotteaux remonte à 1918. A cette époque, l'usine produisait du «tout venant», selon la demande. Vers la fin des années 30, l'entreprise se spécialisa dans le moulage de boulets pour broyeurs, se tournant ainsi vers une clientèle double: les industries cimentières et minières. Aujourd'hui, elle détient le leadership mondial du marché en cimenterie. Et elle a développé entretemps des activités connexes: elle fabrique aussi des blindages pour les broyeurs et étudie en profondeur les équipements liés à cette technique.

La cimenterie

Autrefois, les cimenteries utilisaient, dans leurs broyeurs, des boulets produits en forge. La perte d'acier pour une tonne de ciment produite s'élevait à 2 kilos environ. Fabriqués par moulage, parce qu'on peut y incorporer davantage de carbone et de chrome en particulier, les boulets résistent bien mieux à l'usure: la perte est inférieure à 100 grammes.

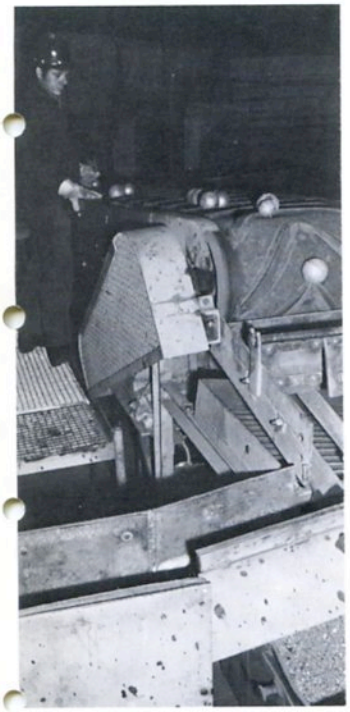
Bien sûr, la fabrication posait quelques problèmes. Il fallait mettre au point un alliage adéquat, pour que le boulet résiste également aux chocs et, pendant la solidification en moule, veiller à ce qu'aucun creux ne se forme au centre du boulet. Les Fonderies Magotteaux ont trouvé les solutions qui s'imposaient. A travers cette société, la Belgique est donc le premier producteur mondial de corps broyants moulés.

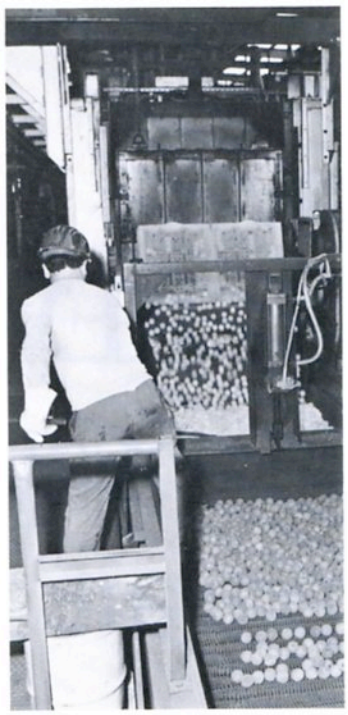
Le cycle

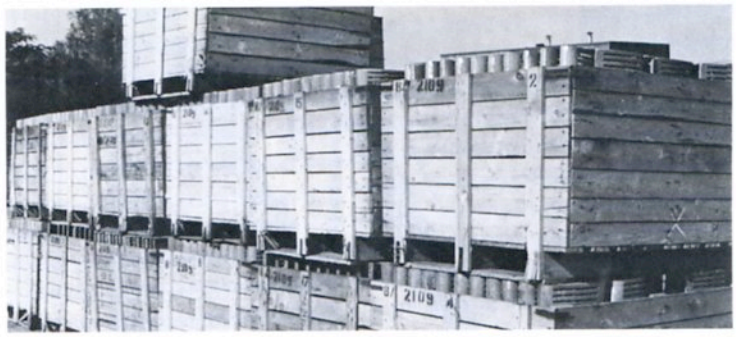
L'acier est coulé dans des moules très spéciaux, qui permettent d'éviter la formation d'un creux en cours de solidification.
Après séparation, nettoyage et calibrage, les boulets passent au traitement thermique (850 à 1100°C) dont ils sortent nantis de toutes les qualités requises.
Du stock, ils passent pour la plupart en fûts où, par unités d'une tonne, ils attendent le départ vers une cimenterie. De la sorte, chaque année, 30.000 tonnes de boulets quittent l'usine 1 de Vaux-sous-Chèvremont, entièrement automatisée depuis quelques années. Notons une particularité dans cette usine: la chaîne de traitement thermique a été entièrement «conçue maison».

Recherche et commercialisation

Cela ne doit pas nous étonner: les Fonderies Magotteaux consacrent 4 % de leur chiffre d'affaires à la recherche. Une part exception-







SHIP DES BOULETS BROYEURS

nelle. Et cette option sert incontestablement l'entreprise. Voici pourquoi.
La commercialisation des produits est assurée par les cadres mêmes de Magotteaux. Des ingénieurs civils, très motivés à la vente de *leur* produit, apportent un avantage supplémentaire: par leur formation, ils sont à même de déceler et d'étudier les problèmes particuliers qui se posent à la clientèle, en même temps que déterminer les tendances de production à développer pour maintenir l'activité à un niveau constant. Car ces producteurs de boulets de haute qualité se trouvent un peu dans la situation de l'inventeur de l'étoffe inusable: le marché une fois pourvu, la demande se tasse, et il importe de s'orienter vers d'autres fabricats.
La service de recherche s'y attache, orienté notamment par le «technico-commercial».

Trois usines belges et des filiales

Les Fonderies Magotteaux possèdent à Vaux-sous-Chèvremont (aujourd'hui Chaudfontaine) un complexe de trois usines. En fait, trois unités qui possèdent, chacune, leur spécificité. La première produit les boulets courants et la deuxième des blindages pour broyeurs, la troisième fabriquant, selon le procédé Shell Molding, des moulages de précision destinés principalement à la robinetterie.
Au-delà de nos frontières, les Fonderies Magotteaux possèdent encore 5 usines: en France, en Espagne (pour l'approvisionnement de la péninsule Ibérique), aux USA (pour couvrir le marché de l'Amérique septentrionale), au Brésil (pour son propre marché intérieur) et au Japon (chargé de contrôler le marché de l'Extrême-Orient).
N'empêche, des 30.000 tonnes de boulets produits en Belgique, 96 % sont destinés à l'exportation: la moitié dans les pays du Marché Commun, le reste dans le monde entier.

Transport

La fonderie de Vaux-sous-Chèvremont traite chaque année 80 à 90.000 tonnes de transports.
On enregistre un peu plus de la moitié de ces tonnages à l'entrée. Il s'agit alors de mitrailles (la plus grosse part), de ferro-alliages destinés à l'enrichissement de l'acier, et des sables nécessaires pour les opérations de moulage.
Le chemin de fer amène sur le raccordement de l'usine les neuf dixièmes des mitrailles. Il se charge aussi parfois d'approvisionnements de sable, en même temps que la route et la voie d'eau qui en assurent la majeure partie, comme en ce qui concerne les ferro-alliages.
A la sortie, le chemin de fer prend en charge un dixième des expéditions. Cela s'explique sans peine. Tout d'abord, les livraisons atteignent un tonnage insuffisant pour former des trains complets, la capacité d'un broyeur moderne étant de 200 à 250 tonnes de boulets. Par ailleurs, la plupart du temps, le délai de transport est réduit à moins de 24 heures, et le chemin de fer n'est pas en mesure de garantir de telles conditions d'acheminement de wagons isolés.
Pourtant, chaque semaine, on charge des wagons à Vaux-sous-Chèvremont. Partent ainsi les chargements destinés à la Yougoslavie, la Pologne, la Grèce (via Marseille), l'Italie et certains pays arabes. Généralement, fûts et caisses sont expédiés en wagons plats. Parfois, des wagons ouverts emportent des charges en vrac.
Mais le chemin de fer pourrait probablement acquérir une plus grande part du trafic. Tout est dans l'organisation. Des deux côtés, on se penche d'ailleurs sur le problème.

Résumons-nous

Voilà donc une fonderie qui résiste bien à la crise grâce au choix (fortuit à l'origine, il faut bien le dire) d'un bon créneau de fabrication, dans lequel elle a cru et sur lequel elle a concentré toutes ses énergies. Elle produit des boulets dont le diamètre va de 13 à 120 mm et le poids de quelques grammes à 8 kilos.
Son service de recherche prépare l'avenir, en concevant des produits capables d'intéresser une clientèle toujours renouvelée, de faire face à une concurrence toujours en développement et de maintenir ainsi la production à un niveau au moins constant.
La gestion de l'entreprise repose sur le principe de la participation du personnel aux bénéfices, motivation idéale pour en obtenir rendement et qualité.

Avec 750 personnes en Belgique et autant dans l'ensemble des filiales, le «groupe» produit chaque année de 70 à 80.000 tonnes d'acier spécialisé et a réalisé en 1977 un chiffre d'affaires de 2.850.000.000 FB.
Face à une concurrence accrue, il s'oriente aujourd'hui vers l'industrie minière, notamment, quitte à devoir construire d'autres unités de production pour développer ses nouveaux produits.
Que dire encore? Que lors de l'entretien avec un cadre de la société, il fut beaucoup question de politique sociale. Cela va de soi dans l'entreprise qui fut la première à pratiquer vraiment la participation, cette idée très à la mode de nos jours mais qui a quelque peine à devenir réalité.

medium publicitaire

avec "B-REVUE", le voyage paraît plus court

Voilà une vingtaine d'années, les chemins de fer songeaient à rendre le voyage en train plus agréable aux usagers. L'idée naquit de mettre à la disposition de ceux-ci une revue dont la lecture ferait paraître le trajet plus court. Ce qui fut fait. Et le nouveau magazine reçut le nom de B-Revue.

Ce mensuel se compose de récits en général assez courts — que le voyageur puisse lire jusqu'au bout — ainsi que de l'annonce d'événements touristiques et culturels belges et étrangers. Des articles d'intérêt général, à thème historique, culturel, artistique, y trouvent également place, ainsi que des critiques de nouveaux livres et, à chaque parution, une rubrique de mode. Pour terminer, des dessins humoristiques et des textes amusants font de B-revue un magazine plaisant.

Le but de la rédaction n'est sans doute pas d'amener les gens à prendre le train pour lire B-Revue. Mais sait-on jamais...

Un bon support publicitaire

La tendance actuelle à tout étudier, analyser, interpréter en statistiques connaît, malgré l'intrinsèque froideur des chiffres, un succès peu courant, dû, sans doute, au caractère inattendu, parfois même invraisemblable des résultats qui s'en dégagent.

Dans des secteurs déterminés, le monde des media (presse, radio, TV) par exemple, les résultats des enquêtes sont pratiquement le seul moyen de jeter quelque lumière et quelque précision sur un ensemble souvent impénétrable, et trop vaste en tout cas pour qu'on en ait une vision immédiate.

A cet égard, la SOBEMAP (Société belge d'économie et de mathématiques appliquées) effectue régulièrement des sondages importants sur les habitudes de lecture, d'écoute et de vision. Les résultats des interviews pratiquées sur un échantillon de population sont statistiquement extrapolés, avec une bonne fiabilité, à la population entière du pays.

Des résultats de cette enquête, on peut extraire une évaluation de la portée des différents moyens publicitaires (presse, cinéma, radio, télévision, affichage) et en ventiler la répartition selon les catégories d'âge, de classe sociale, de profession, le niveau d'études, le nombre d'enfants du ménage, etc.

Nous avons pu relever quelques résultats significatifs à propos de B-Revue, et dessiner un profil global des possibilités offertes par ce support publicitaire.

B-Revue compte 263.900 lecteurs CIM contrôlés. Un lecteur CIM est une personne qui déclare avoir lu, parcouru ou feuilleté une publication dans le courant d'une période de référence qui varie selon la périodicité. La période de référence est, pour un mensuel le mois, pour un hebdomadaire la semaine et pour un quotidien le jour qui précède la date de l'interview. B-Revue compte en fait un total de 556.700 lecteurs. Il s'agit là de personnes qui déclarent avoir déjà lu, parcouru ou feuilleté la publication pendant la période de référence et en-dehors de celle-ci.

En tant que support publicitaire, B-Revue a un caractère très spécifique: il s'agit d'un magazine pour hommes et pour jeunes. Il est lu, en effet, par 76,9% d'hommes (pour un profil national de 48,3 %) et 54,3 % de jeunes de 15 à 34 ans (pour un profil national de 36,1 %).

Il existe en Belgique peu de revues au public aussi bien caractérisé. B-Revue est donc, pour cette raison, un moyen pour atteindre les hommes et la population jeune. Si ceux-là constituent votre cible publicitaire, une annonce dans B-Revue sera pour vous une bonne opération, d'autant plus que son coût-contact, s'il est le plus bas pour cette cible, reste très avantageux si l'on cherche à atteindre d'autres catégories de lecteurs.

De plus amples informations sur l'enquête, le format, les tarifs, peuvent être obtenues par écrit ou par téléphone, auprès de

PUBLICARTO, s.a.
Monsieur Bob Verhoeven
Avenue des Vaillants, 11, bte 5
1200 Bruxelles
Tél. 02/771 2010
771 2019

RAPILEGE: transport "à la carte"

Dans un numéro précédent, nous avions exposé en grandes lignes la nature des trains Rapilège, ces trains complets — qui n'en sont pas en réalité — mis en service dans le trafic franco-belge.

Sans doute la formule doit-elle connaître un développement lent: on ne bouleversera pas du jour au lendemain des habitudes déjà anciennes. Les dossiers seront étudiés progressivement, tout comme chez nos confrères de la SNCF qui, au bout d'une année de fonctionnement, faisaient état de 10 relations Rapilège régulières et de 180 projets à l'étude.

Chez nous, quelques semaines à peine après la prise de décision, il était possible de mentionner une première relation Rapilège: un processus de transport engagé par Cockerill pour acheminer des tôles vers les usines Peugeot des régions de Montbéliard et Mulhouse.

Le plan d'approvisionnement de Peugeot excluait la livraison en une fois des mille tonnes de marchandises nécessaires à la mise en route d'un train complet ordinaire. Avec un projet Rapilège de 500 tonnes par train, l'opération gagnait en souplesse et répondait mieux aux exigences du constructeur d'automobiles. Exigences d'autant plus contraignantes que ce n'est pas une destination qu'il faut desservir mais deux: Montbéliard et Ile Napoléon. Il fallait donc franchir un pas supplémentaire. Un accord SNCB-SNCF a permis de tourner cette difficulté. Cockerill forme un train Rapilège et en classe les wagons dans un ordre précis: en tête, Ile Napoléon, en queue, Montbéliard. La SNCF intercepte la fin de rame au premier arrêt et fait poursuivre un demi-train vers Mulhouse.

En pratique, le Rapilège quitte Kinkempois à 1 h 39, entre en France à 6 h 16, et atteint Montbéliard à 18 h 01. En fait, entre le moment où il quitte l'usine à Flémalle et son arrivée à destination, on peut compter un délai de 20 à 24 heures.

Vitesse de train complet pour service mi-lourd. On peut appeler cela du transport «à la carte».

La formule donne satisfaction à toutes les parties. Notamment aux responsables des transports de Cockerill, qui écrivaient récemment à la SNCB: «(...) marque une étape nouvelle dans les services que peuvent fournir des réseaux qui coopèrent bien lorsqu'ils décident, pour répondre efficacement à l'évolution des trafics, de tourner des contraintes en occasions de progrès. Au nom de notre client et au nôtre, nous vous remercions très vivement pour l'aide que votre décision nous apporte».

«Occasion de progrès»: c'est bien ainsi que l'on peut qualifier la formule Rapilège. La politique des chemins de fer s'adapte à l'évolution de l'époque. Ce transporteur voué au massif a recherché des solutions qui lui permettent de satisfaire sa clientèle et de faire face efficacement à la concurrence des autres moyens de transport.

Que le premier Rapilège belge roule pour le compte de Cockerill est aussi un signe. Pour un géant sidérurgique, on n'imaginerait que des transports de grande masse. Et voilà que s'organise pour lui un trafic de catégorie mi-lourd. Le chemin de fer devait, de toute évidence, trouver la clé de ce problème. C'est fait. Et cela nous engage à croire que d'autres formules pourraient encore, à l'avenir, modifier le panorama des transports par rail.

FERRY-BOAT

LA SBA ORGANISE LE TRAFIC

Dans notre précédent numéro, Monsieur Pickering nous expliquait le rôle et le fonctionnement de la représentation générale des British Rail à Bruxelles. A l'époque où eut lieu l'entretien préparatoire à cette parution, Monsieur Pickering dirigeait cette représentation ad interim. Nous avons appris entretemps sa nomination officielle en qualité de Représentant Général.

Informations SNCB ne voulait pas manquer de le faire savoir et de féliciter Monsieur Pickering pour cette promotion qui couronne une carrière belge déjà longue et fructueuse.

Cela dit, répondant à une question, Monsieur Pickering nous avait expliqué comment, au cours de la Grande Guerre, le gouvernement britannique devait construire des navires spécialement équipés pour le transport direct de wagons vers le continent, et comment, en 1924, une compagnie privée allait reprendre l'idée pour instaurer un service régulier de train-ferries.
Les Britanniques ne furent pas seuls à penser au «transport intégré», formule d'avant-garde à l'époque, puisque c'est en 1924 aussi que la Société Belgo-Anglaise des ferry-boats fut créée pour collaborer au service régulier de transport de marchandises par train-ferry de Zeebrugge à Harwich.

Réduire ou supprimer les transbordements, opérations non seulement coûteuses mais exposant de nombreuses marchandises à des pertes et avaries était, et reste, le but de cette réalisation.

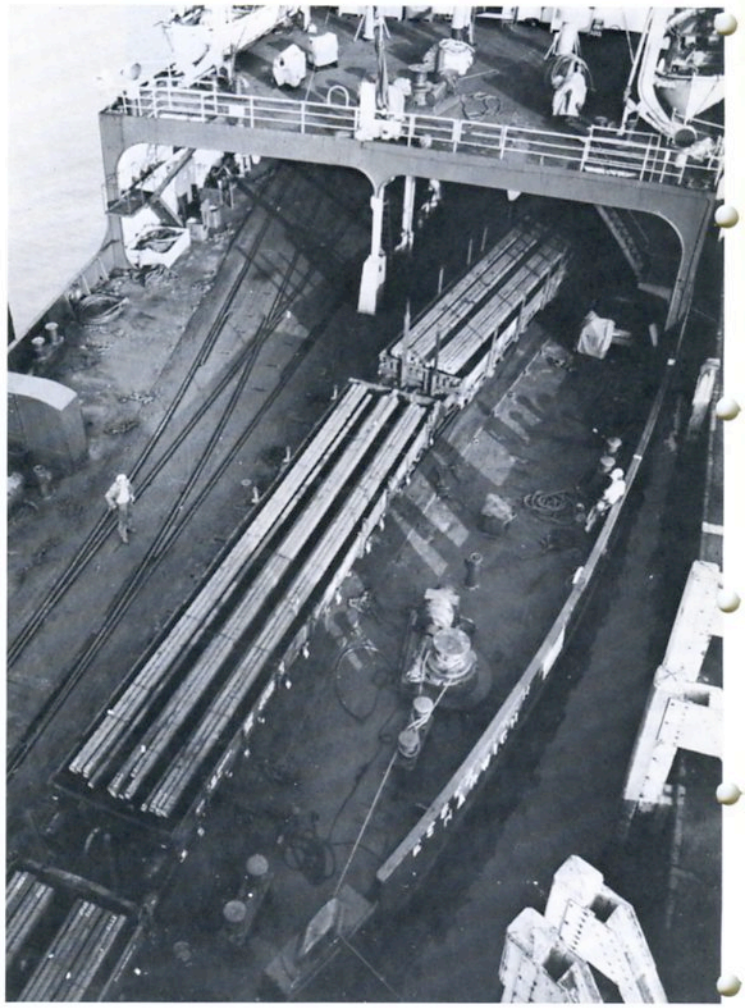
Effectivement, le transport maritime présente généralement des inconvénients multiples inhérents à la lenteur des opérations, à l'entreposage, au danger d'utilisation d'engins de manutention portuaires.

Le ferry-boat permet à des wagons de franchir la mer, offre ainsi la possibilité d'éviter tout transbordement de marchandises et, lorsque expéditeur et destinataire disposent d'un raccordement privé, de réaliser un porte-à-porte via la mer.
Pour faciliter la rotation des navires à Zeebrugge comme à Harwich, les installations sont situées dans la rade extérieure des deux ports et équipées d'un système de pont-levis doublement articulé reposant, à l'une des extrémités, sur la terre ferme, et à l'autre, sur le navire, ce qui permet le passage des wagons en toutes circonstances, indépendamment des mouvements de marées.

La régularité du service est assurée par trois train-ferries. Navires de 125 mètres de long, jaugeant 3.000 tonnes, ces ferry-boats font, en moins de 7 heures, deux traversées par jour dans chaque sens, parfois même trois ou quatre si les nécessités du trafic l'exigent.

Ces navires peuvent transporter une trentaine de wagons, placés à bord sur quatre voies d'une longueur totale de 340 m. La SNCB, les principaux réseaux ferroviaires continentaux et plusieurs sociétés spécialisées ont mis en circulation un grand nombre de wagons de tous types, aptes à circuler de part et d'autre de la mer du Nord.
Equipés de dispositifs de freinage et d'attelage spéciaux, de gabarit britannique, ces wagons répondent aux conditions de circulation en Grande-Bretagne. On les appelle «wagons ferry-boats». De leur côté, les British Rail disposent d'un matériel semblable. Certains wagons, surbaissés ou non, peuvent effectuer des transports exceptionnels — en dimensions ou en charge — pouvant atteindre 125 tonnes.
Ce parc de matériel ultra-spécialisé est géré par ordinateur. Dans un but de service et d'efficacité, la plupart des formalités peuvent être accomplies par l'intermédiaire de bureau locaux.
Les trois quarts du trafic passant par Zeebrugge traversent la Belgique en transit. La ligne Zeebrugge-Harwich apporte ainsi sa modeste contribution à l'effort constant que la Belgique déploie pour s'assurer, aux côtés de l'Allemagne, de la Hollande et de la France, une juste part dans le transport des marchandises entre l'hinterland continental et la Grande-Bretagne.
Ce trafic ferroviaire transmaritime a été favorisé par une évolution constante de la tarification. On a constaté, au cours des dernières années, une tendance à simplifier et à uniformiser les tarifs, et cela sous deux aspects: leur structure (application d'un prix par wagon) et la classification des marchandises (internationalisée par la Nomenclature Commune des Marchandises - NCM).
A côté des tarifs directs existants (Grande-Bretagne/Allemagne, Grande-Bretagne/Italie et Espagne, CECA), de nouveaux tarifs ont été créés:
— le tarif numéro 5600, Grande-Bretagne/Belgique, au 1.9.1977;
— le tarif numéro 9635, Grande-Bretagne/Pays-Bas, au 1.9.1978.

Par ailleurs, des négociations sont en cours pour l'élaboration d'un tarif direct Grande-Bretagne/Bâle et Grande-Bretagne/Autriche, à mettre en vigueur début 1979.



La Société Belgo-Anglaise des Ferry-boats est établie à Bruxelles, et possède des bureaux à Zeebrugge, bien entendu. Tout problème de trafic avec la Grande-Bretagne peut lui être soumis. Son adresse:
SBA des Ferry-boats
Rue de France, 85
1070 Bruxelles
Tél. 02/524 01 08
Télex: 23.584

Wagons ferry-boat

INFORMATIONS
SNCB
5/78

La SNCB met à la disposition des usagers un certain nombre de wagons spécialement conçus pour le trafic ferry-boat avec la Grande-Bretagne. Ces wagons sont adaptés, en ce qui concerne tant le gabarit que l'attelage et les freins, à la circulation sur le réseau anglais.

Il est évident que ces mêmes wagons peuvent être utilisés en service intérieur belge et même dans les échanges avec des pays continentaux, s'il n'existe pas d'autre matériel disponible à ce moment.

Le wagon Tfis, que nous présentons ici, est le dernier né de ce parc. Si nous en donnons un schéma, accompagné de ses dimensions, nous n'en dirons pas grand chose: extérieurement, il ressemble comme un frère au wagon Taes, équipé d'une toiture enroulable, et que nous avons présenté dans une fiche. Et en fait, il est très proche du wagon Tbis, muni de portes latérales qui dégagent lors de l'ouverture toute une moitié de wagon. Il est plus petit que le Tbis, puisqu'il est adapté au gabarit anglais, moins généreux que celui d'application en Belgique. Les tonnages admis sont sensiblement les mêmes. Notons cependant que si la toiture du Tbis ne dégage que la moitié de la surface utile de chargement, grâce au système de volet mécanique, c'est toute la surface du wagon Tfis qui peut être chargée en une seule fois.

Le parc d'unités ferry-boat comprend encore des wagons couverts, tombereaux et plats. Les expéditeurs qui recherchent des véhicules à haute spécialisation — par exemple des wagons citernes pour le transport de produits déterminés — peuvent s'adresser aux sociétés de location dont nous donnons plus loin un aperçu des possibilités.

Attirons encore l'attention de nos lecteurs sur un point: d'ordinaire, sur chacune de nos fiches, ils trouvent dans la colonne de droite les adresses des services ferroviaires auxquels ils peuvent s'adresser en cas de problème. Toujours les mêmes adresses. Nous mentionnons aujourd'hui d'autres références. Celles des services intéressés par le trafic anglo-belge.

Adressez-vous aux spécialistes

Avant de choisir le wagon Tfis, 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:

SBA des ferry-boats
85, rue de France,
1070 Bruxelles
Tél. 02/524 01 08

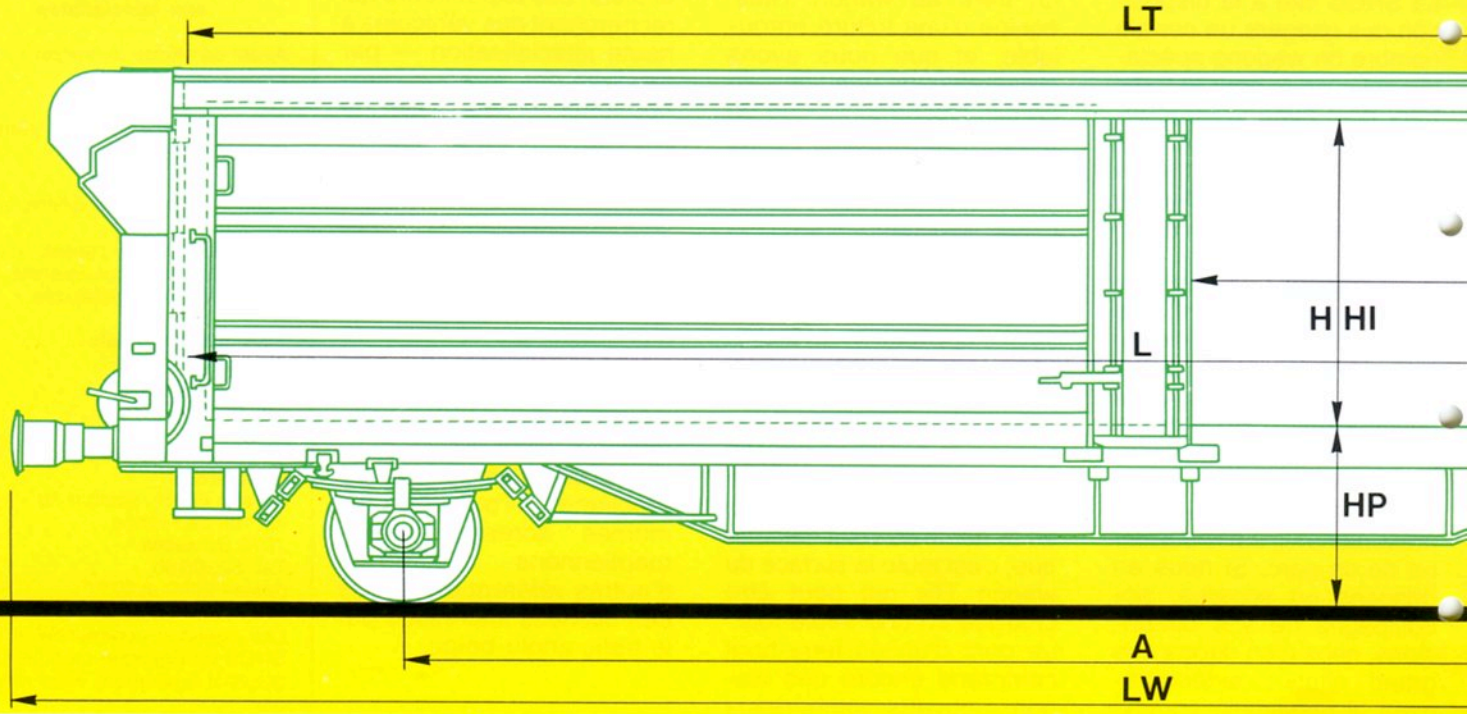
Direction commerciale
de la SNCB
Bureau 62-21, section 66
85, rue de France,
1070 Bruxelles
Tél. 523 80 80,
postes 2699 et 2777

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

T wagon couvert

fis pour le trafic ferry-boat
à parois ouvrantes
apte à circuler à 100 km

1	Code			Tfis			
2	Type			5030 DO			
3	Nombre			50			
4	Numéro du wagon code international			2188			
	numéro de série			579 9 000-a 049-a			
5	Année de construction			1976-77			
6	Longueur hors butoirs = LW		mm	14 020			
7	Distance entre essieux = A		mm	9 000			
8	Largeur totale = BW		mm	2 594			
9	Hauteur totale = HW		mm	3 530			
10	Hauteur de plancher = HP		mm	1 200			
11	Longueur utile = L		mm	12 376			
12	Largeur utile = B		mm	2 216			
13	Hauteur utile = H		mm	2 035			
14	Superficie		m^2	27,1			
15	Volume		m^3	61,2			
16	Overture latérale de chargement (porte coulissante)	longueur = Ll hauteur = Hl	mm mm	5 660 2 035			
17	Ouverture de chargement par la toiture (enroulable)	longueur = LT largeur = BT	mm mm	12 336 2 069			
18	Tare moyenne		t	14,5			
19	Charges autorisées		t		A	B	C
					17,5	21,5	25,5
				S	17,5	21,5	25,5
20	Rayon de courbe minimum		m	75			



5 premier chiffre du numéro de série (correspondant au type T)

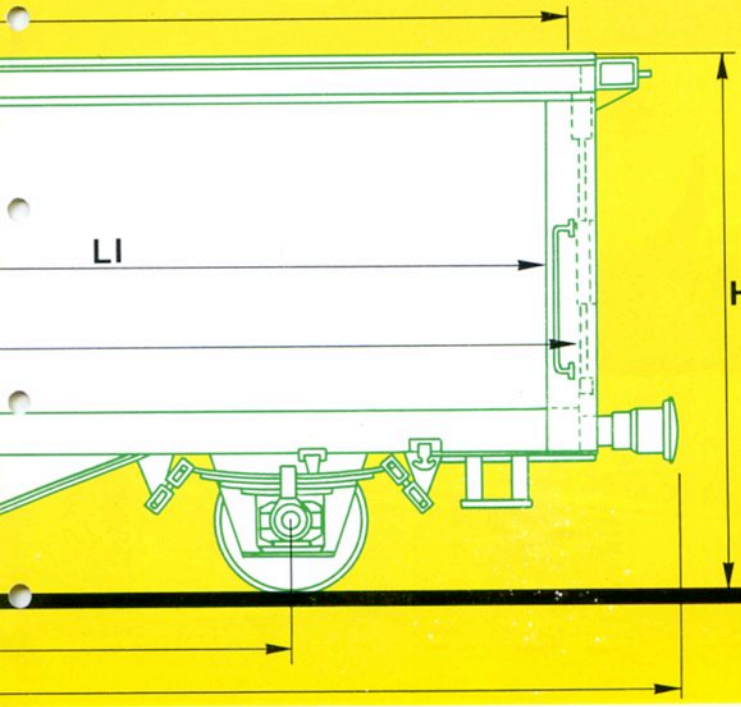
T fis

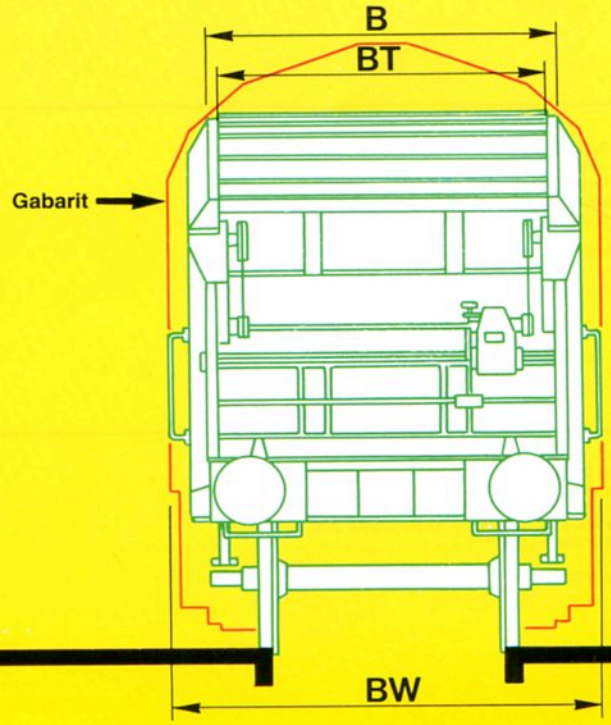
En page 4 de cette fiche, nous présentons sommairement des wagons spécialisés destinés au trafic ferry-boat de marchandises déterminées.
La liste en est forcément limitée : pour une question de place, d'abord, et ensuite parce que la haute spécialisation du matériel n'intéresse en définitive que peu d'expéditeurs. De toute façon, les sociétés qui louent ces wagons se tiennent à l'entière disposition des personnes intéressées pour leur fournir tous les détails utiles sur le matériel ainsi que sur les conditions de location.

Voici leurs adresses :

ALGECO
172, rue Royale, bte 17
1000 Bruxelles
Tél. 02/2180022
2181524

CAIB
18, square de Meeûs
1040 Bruxelles
Tél. 02/5138616
Télex : 23095

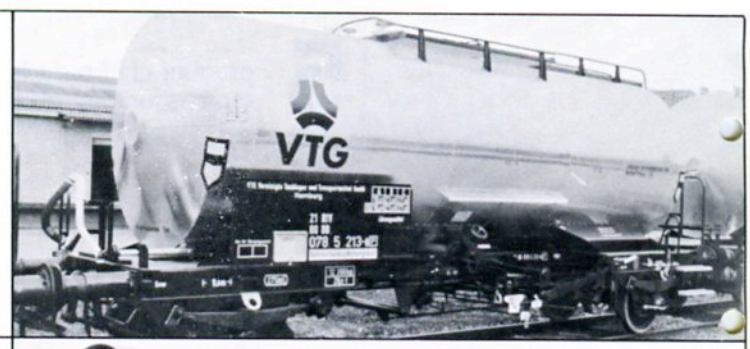




Wagon ferry-boat ALGECO

A.
- wagon à deux essieux, en inox, pour le transport de produits agressifs ou sensibles d'un poids spécifique de 0,9 à 1 t/m³, spécialement en trafic avec la Grande-Bretagne;
- chargement: par le dôme ou tubulure voisine;
- vidange: par vannes de fond et de côtés, ou pneumatique;
- capacité: 27,5 m³; longueur totale: 9,80 m;
- limites de charge sur les lignes C: 28 t; pression de service: 3 bar;
- muni d'un calorifugeage de 100 mm et de 6 circuits de chauffage.

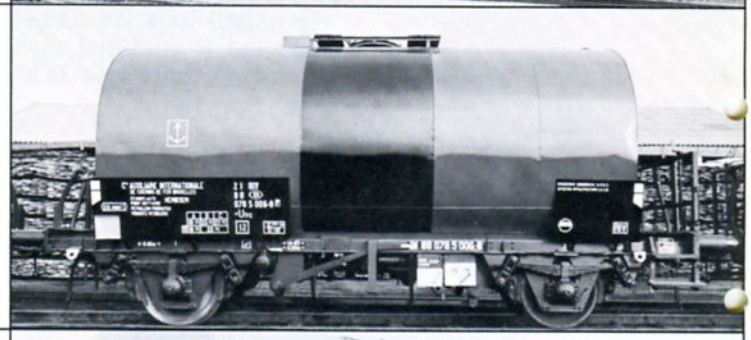
B.
- wagon comparable au précédent mais destiné au trafic avec la Finlande;
- mêmes caractéristiques métriques sauf capacité: 30 m³.



Wagon pour gaz liquéfié ALGECO
- wagon à bogies pour le transport de gaz liquéfiés sous pression: ammoniac, butadien, méthyle amine, diméthyle amine, etc. vers l'Angleterre;
- chargement: par la conduite de la phase liquide; égalisation de la pression par la conduite de la phase gazeuse;
- vidange: même processus;
- capacité: 90 m³; longueur totale: 18,90 m;
- limite de charge sur les lignes de catégorie C: 50 t;
- la partie supérieure de la citerne est recouverte d'un pare-soleil.

Ferrywagon ALGECO
- wagon à 4 essieux; deux grandes portes latérales de 9,239 m de dégagement; en aluminium;
- longueur totale: 20,06 m; surface de chargement: 47 m²; capacité: 110 m³;
- hauteur de plancher: 1,21 m; rayon de courbe minimum: 35 m;
- charge admise sur les lignes de catégorie C: 54 t.

Wagon ferry-boat CAIB
- wagon citerne à deux essieux pour produits pétroliers et chimiques;
- capacité: 30 m³; système de réchauffage; pression d'épreuve: 1,5 kg/cm²;
- tare: 11,5 t;
- charge maximale sur les lignes de catégorie C: 18,5 t;
- vidange par gravité;
- longueur totale: 8,80 m.



Wagon ferry-boat CAIB
- année de construction: 1967; charge maximum: 90 t;
- wagon à 4 essieux;
- pour le transport de produits de classe A - 2 bar;
- capacité: 94,5 m³;
- tare: 23,7 t;
- déchargement par gravité.

Cargowaggon CAIB
- longueur totale: 21,7 m;
- surface du plancher: 48 m²; capacité: 112,7 m³;
- ouvertures latérales, longueur 6,55 m, largeur 2,20 m;
- charge maximale: 53,5 t;
- tare: 25,5 t;
- rayon de courbe minimum: 35 m.

ayez "pignon sur rail"

avec l'embranchement particulier

Pour votre entreprise, l'embranchement particulier signifie votre gare privée, l'accès direct à un réseau de plus de 250.000 km de voies ferrées, s'étendant à toute l'Europe et desservant des milliers d'autres entreprises.

L'embranchement particulier permet donc le transport de porte à porte.

Le transport s'effectue sans rupture de charge, supprimant le camionnage et les manutentions de transbordement, d'où :

- gain de temps et économie appréciables ;
- réduction des risques d'avarie ;
- réduction possible de l'emballage.

Le transport s'intègre dans la chaîne de fabrication. Le wagon pénètre sur le lieu même de votre exploitation ce qui permet des opérations de chargement et de déchargement rationnelles, améliorées encore par l'emploi de wagons spécialisés et d'engins de manutention de haut rendement.

votre garantie de transport

Pour tous renseignements :

d'ordre commercial,
Direction Commerciale SNCB
Bureau 62-33 section 66
Rue de France, 85
1070 Bruxelles
Tél. 02/523.80.80
Ext. 2661

d'ordre technique,
Direction de la Voie SNCB
Bureau 36-22 section 54
Rue de France, 85
1070 Bruxelles
Tél. 02/523.80.80
Ext. 2365

B

Légendes photos

1. Le 25.000e wagon est chargé en présence des invités de la firme.

2. Prêt au départ. Direction: Danemark.

EMGO: 25.000e wagon

Le 14 septembre dernier, une petite cérémonie fort sympathique rassemblait à Lommel les représentants des chemins de fer allemands, français et suisses, ainsi que des délégués de la SNCB. C'est que la firme EMGO chargeait, ce jour-là, son 25.000e wagon de ballons de verre. Destination du chargement: le Danemark.
Monsieur Hager, directeur financier de la firme, devait déclarer dans son allocution de bienvenue: «Cet événement marque une étape importante dans l'histoire de notre entreprise». A juste titre!
Cette société, dont nous parlions en 1973, lors du chargement de son 10.000e wagon, s'installa à Lommel en 1966. Deux éléments avaient déterminé cette implantation: la présence de sable blanc dans le sol campinois et l'existence d'une main-d'œuvre importante dans la région. Le sable blanc, précisons-le, constitue la base de fabrication des ballons de verre destinés au montage d'ampoules électriques, spécialité d'EMGO.
L'usine fut, dès le début, raccordée au réseau ferroviaire par la ligne Hamont-Mol.
Il aura fallu 7 ans pour enregistrer le départ du 10.000e wagon, mais cinq ans et demi seulement pour parvenir ensuite au 25.000e. On peut en conclure que pendant la deuxième période, le rythme de croissance fut multiplié par trois.
En réalité, la croissance réelle de l'entreprise fut plus rapide. Mais les chiffres ont souffert du changement des conditions de chargement. Naguère, les wagons utilisés pouvaient recevoir 550 caisses de ballons de verre. Aujourd'hui, les «Transwaggons» chargés à Lommel emportent 1.000 caisses. A capacité égale, nous aurions donc dû fêter le 25.000e wagon bien plus tôt. Mais les unités de grande capacité sont bien mieux adaptées au transport de ces produits légers. Les neuf dixièmes de la production d'EMGO (et c'est une constante depuis le début) quittent l'usine en train. C'est une proportion considérable, que la Direction d'EMGO explique au moyen de trois arguments.

1. Le train convient idéalement pour le transport à longue distance. Et les ballons de verre couvrent en moyenne 1.000 kilomètres de trajet «européen» (10 % d'entre eux partent outre-mer à 2.400 km d'ici).
2. Le rail s'avère «flexible». Toutes les 24 heures, des wagons vides sont mis à disposition sur le raccordement d'EMGO. Cette cadence, absolument garantie, la route ne pourrait y faire face.
3. Le rail offre plus de sécurité. A marchandise fragile, risques réduits au strict minimum. C'est le cas.
Voilà pourquoi le chemin de fer se taille la part du lion à Lommel.
EMGO est une entreprise jeune, dynamique, combative, en pleine expansion. Une entreprise moyenne dont la spécificité intéresse particulièrement le chemin de fer, soucieux de diversifier son activité de transport. De fait, le chemin de fer qu'on voyait jadis tourné uniquement vers les grandes entreprises pourvoyeuses de trafics lourds, massifs, entretient avec EMGO une collaboration des plus efficaces.

5

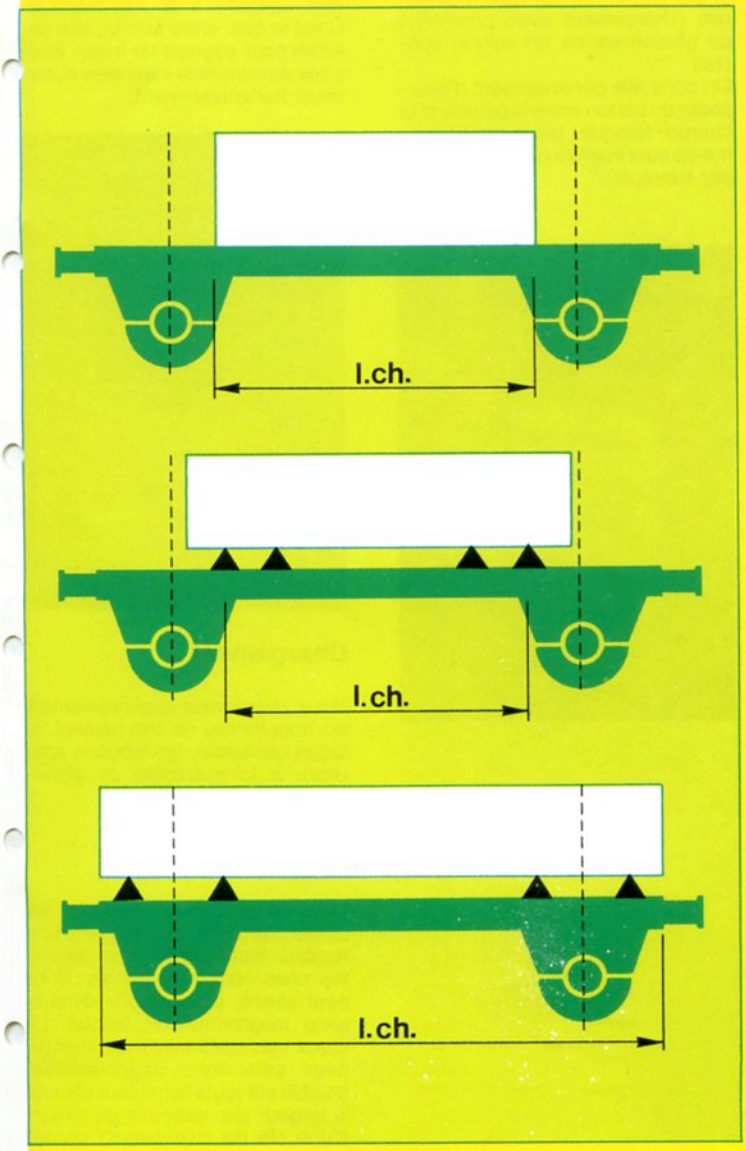
POUR BIEN CHARGER LES WAGONS

L'expérience quotidienne des chargements aidant, il nous paraît important de revenir sur quelques détails relatifs au chargement des wagons, afin que ces prescriptions de base soient toujours présentes à l'esprit des expéditeurs.

Limite de charge

La limite de charge correspondant à chaque catégorie de lignes et à chaque régime de vitesse est toujours indiquée dans un tableau peint sur le flanc du wagon. Le poids du chargement ne doit pas dépasser la valeur correspondant à la plus basse catégorie de lignes à parcourir. Rappelons que les lignes du réseau ferroviaire belge sont classées en catégorie C, ce qui signifie, dans le tableau que nous donnons en exemple, qu'un chargement en service intérieur peut atteindre 58 tonnes.
Les gares préciseront aux expéditeurs quelle catégorie prendre en considération lors d'une expédition internationale.

	A	B_1	B_2	C_2	C_3C_4
	36	38,5	50	55	58
S	36	38,5	50	55	58



Charges concentrées

De même, beaucoup de wagons portent d'autres marques, des indications à respecter lors de l'expédition de charges concentrées. Il s'agit de poids à ne pas dépasser pour une longueur précise de chargement.

Les longueurs aa, bb, etc. sont prises à cheval sur l'axe médian du wagon. Les lettres sont peintes sur le flanc, ce qui évite aux chargeurs de calculer les mesures.

Notre schéma montre comment interpréter les signes graphiques placés au-dessus des colonnes de poids.

Le trait simple —— indique le cas où la charge est posée à même le plancher des wagons.

Le trait avec triangles ▲▲ représente le cas où la charge repose sur des intercalaires transversaux. Deux possibilités se présentent alors:

— ou bien les intercalaires sont posés entre les essieux ou entre les pivots de bogies: la longueur de chargement à considérer est la distance entre les intercalaires extrêmes;

— ou bien les intercalaires sont situés à l'extérieur: c'est alors la longueur du chargement lui-même qui doit être prise en considération.

Répartition des charges

Vous chargez dans un même wagon un certain nombre d'éléments colisés ou simplement séparés. Vous avez respecté les prescriptions habituelles. Mais avez-vous pensé à quelques petits détails supplémentaires?

1. **le rapport de poids par essieu ne peut être supérieur à 2 pour les wagons à deux essieux. Autrement dit, si l'un des essieux supporte 10 tonnes, l'autre ne peut en recevoir plus de 20.**
2. **le rapport des poids par bogie ne peut être supérieur à 3 dans le cas de wagons à bogies. Transposant l'exemple précédent, nous obtenons des poids de 10 et 30 tonnes.**
3. **le rapport des poids par roue d'essieu ne peut être supérieur à 1,25. Autrement dit, dans le sens transversal, pour 1.000 kilos à gauche, il ne peut y avoir plus de 1.250 kilos à droite, et réciproquement.**

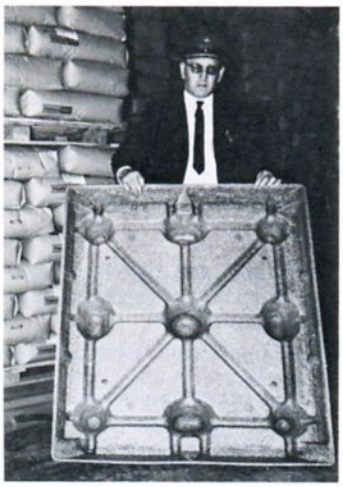
De la sorte, l'équilibre est respecté. Aucun organe du wagon ne souffrira trop en cours de transport, et la marchandise ne risquera pas d'être détériorée.

Ces conseils n'ont vraiment pas pour but de soumettre les expéditeurs à une loi draconienne. Il s'agit seulement de mesures préventives. Mesures qui auraient servi cet expéditeur dont un wagon resta en carafe à une frontière pendant plusieurs jours parce qu'il y avait surcharge. Evitez donc un tel avatar.

	m	——	▲▲
a-a	2	18	17
b-b	3	19	20
c-c	6	22	27
d-d	9	26	27
e-e	12	27	9

LES CHARGEMENTS

En utilisant des palettes, de nombreux expéditeurs opèrent une importante économie lors des manutentions.
Il existe différents types de palettes: en bois, en fibres comprimées, en carton, en papier, en métal, en plastique.



Pour éviter tout ennui en cours de transport, il convient de respecter certaines règles lors du conditionnement et du chargement des unités palettisées. Les palettes doivent être d'une qualité suffisante pour pouvoir résister aux contraintes du transport. Voyons l'essentiel des dispositions à prendre.

Conditionnement d'une unité palettisée

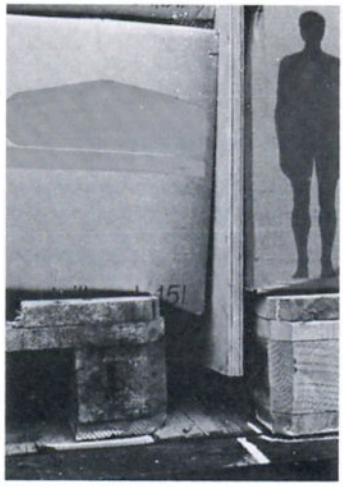
Disposition

La présentation des marchandises tient compte, c'est bien normal, de critères commerciaux précis. Mais pour éviter les problèmes en cours de transport, la palette et son chargement doivent être adaptés l'un à l'autre. Il est généralement plus facile d'étudier une palette en fonction de la marchandise qu'elle permettra de transporter.
Les unités de chargement doivent être aussi compactes et stables que possible; la stabilité peut en être accrue par exemple en adoptant une disposition alternée des lits.
Le positionnement de la palette doit tenir compte de la nature de la marchandise.
Pour une marchandise rigide, un léger dépassement de la charge peut être favorable, car il empêche le chevauchement sur la palette voisine.
Pour une marchandise qui présente des risques d'écrasement ou pour un conditionnement fragile, le dépassement de la charge par rapport à la palette peut être défavorable.

Bon chargement.

Stabilité insuffisante due à la mauvaise disposition des sacs.

Le dépassement de la boîte est à l'origine de son affaissement.



Le sac a fléchi, d'où risque de dégâts par pénétration.

Un positionnement de la marchandise en retrait de la palette est généralement défavorable, sauf dans le cas d'une marchandise très fragile (chargement avec possibilité de glissement ou en wagon spécial).
On conseille généralement d'interposer un carton entre la palette et la charge lorsque les conditionnements sont fragiles (sacs en papier, par exemple).

Moyens d'arrimage

La charge et la palette doivent former un ensemble solidaire. Autrement dit, il doit s'agir réellement d'une unité palettisée.

La dislocation des unités de chargement peut être évitée:
— au moyen d'une housse thermo-rétractable, qui maintient les colis entre eux;
— au moyen de feuillards longitudinaux et transversaux destinés à maintenir la charge sur la palette, éventuellement avec interposition de cornières pour éviter la détérioration de la marchandise; lorsque les conditionnements s'emboîtent (c'est le cas des casiers), un ceinturage des couches supérieures peut parfois suffire.

Il existe d'autres moyens pour assurer l'adhérence des colis entre eux: par exemple l'encollage à l'aide d'une colle spéciale qui ne déchire pas les emballages.
Notons encore que la palette peut être adaptée à la marchandise. C'est le cas, entre autres, des palettes pour cageots de fruits, équipées de cornières verticales et cerclées horizontalement.

Chargement

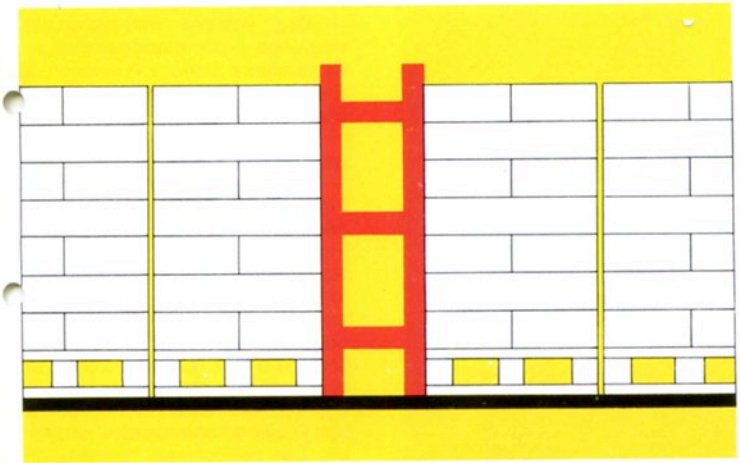
Nous aborderons successivement les trois formes de chargement: la façon compacte, les wagons spéciaux et la possibilité de glissement.

Chargement compact

Dans un chargement compact, les unités palettisées doivent avoir une hauteur identique et être serrées les unes contre les autres; il ne peut exister aucun creux dans le sens longitudinal du wagon. Le creux inévitable en fin de chargement sera donc soigneusement comblé sur toute la hauteur et toute la largeur (par exemple au moyen d'une clé de chargement consti-

SUR PALETTES

tuée de matériaux résistants qui forment un ensemble rigide).



L'immobilisation des palettes au moyen de cales ou traverses peut provoquer le glissement et le déversement des charges; il faut donc l'éviter.

Wagons spéciaux

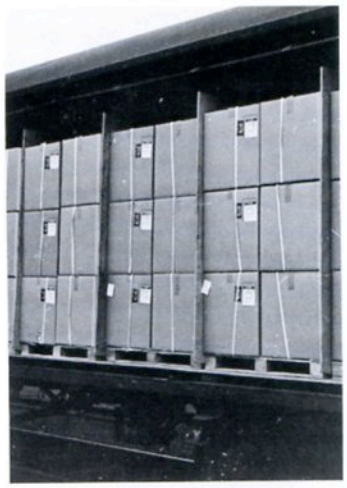
Certains réseaux (SNCB, DB, NS, FS, SNCF, CFF, etc.) disposent de wagons avec dispositif de précompression du chargement par coussin d'air (système Daberkow). L'équipement se compose de parois mobiles, en contre-plaqué, destinées à séparer les différentes unités palettisées, ainsi que d'un matelas qu'il suffit de gonfler en fin de chargement. La précompression transforme le chargement en une masse quasi-rigide. Ce système évite les risques de déplacement et de désagrégation durant le transport. Il satisfait en général pour la prévention des avaries. Dans les wagons qui en sont équipés, le chargement et le déchargement sont par ailleurs plus faciles.

Toutefois, trois conditions doivent être remplies, pour obtenir de bons résultats comme on a pu en enregistrer jusqu'à présent:

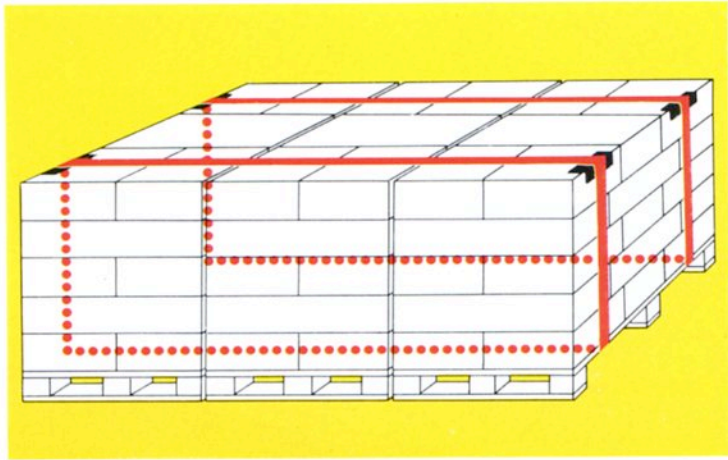
— les unités compactes doivent être adaptées aux dimensions des palettes;
— la marchandise doit pouvoir résister à la pression issue du dispositif pneumatique;
— le chargement doit atteindre une hauteur suffisante et occuper toute la longueur du wagon.

Pour certains envois fragiles, ce système donne également d'excellents résultats si l'on veille à ce que:

— la marchandise ne dépasse pas la palette (elle peut éventuellement être chargée en retrait);
— une palette soit déposée au-dessus de l'unité palettisée de manière à former un ensemble indéformable.



Chargement avec possibilité de glissement



Cette dernière forme est particulièrement recommandée pour l'expédition de charges fragiles et lorsque les charges se trouvent en retrait de la palette dans le sens longitudinal du wagon, ce qui ne permet pas un chargement compact. Il faut, pour procéder de la sorte, tenir compte de quelques remarques:

— il faut donner aux unités une stabilité suffisante pour éviter leur renversement;

— la charge doit être cerclée sur la palette dans le sens longitudinal du wagon; la housse thermo-rétractable seule est insuffisante;

— les palettes doivent être bien alignées;

— les patins des palettes doivent être robustes; on les orientera dans le sens longitudinal du wagon pour faciliter leur glissement;

— aucune saillie du plancher ne peut entraver le glissement (éventuellement, on utilisera des planches comme intercalaires);

— des espaces libres suffisants doivent être réservés aux extrémités du wagon et éventuellement entre les unités palettisées; l'utilisation de balles de paille est une excellente précaution complémentaire;

— on chargera de telle sorte qu'en cas de déplacement, le poids admissible par essieu ne soit pas dépassé.

Lorsque le nombre d'unités palettisées est trop restreint pour réaliser un chargement compact, il peut être intéressant d'effectuer un chargement avec glissement. Il convient alors de constituer des groupes compacts qui auront la possibilité de glisser dans le sens longitudinal du wagon.

Chaque groupe sera solidarisé par un feuillard d'acier de 20 mm² de section ou un autre matériau de même qualité. Les deux liaisons passant par le dessus des piles et le dessous des palettes doivent être bien tendues; entre les liens et la marchandise, il y a éventuellement lieu d'interposer des protections.

Pour tout renseignement relatif à l'arrimage et à la mise au point des chargements — notamment des chargements palettisés — les expéditeurs peuvent s'adresser à:

SNCB - Service E 13-1
Rue de France, 85
1070 Bruxelles
Tél.: 02/5238080, ext. 2139 ou 2135

LA SNCB ACHETE DU MATERIEL ROULANT

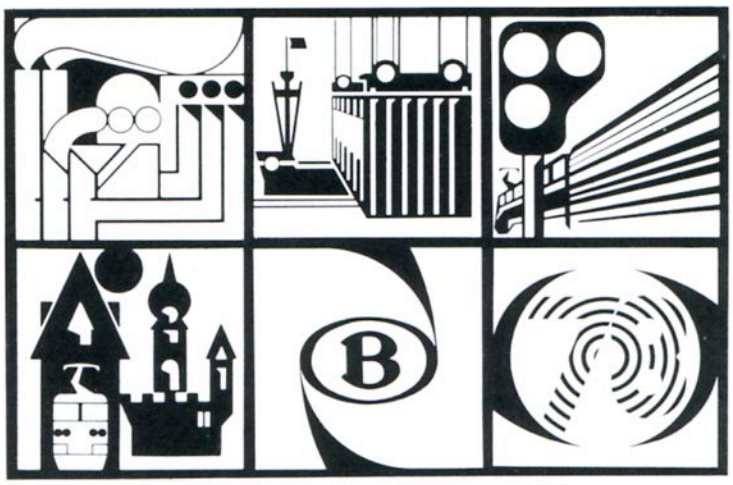
La loi de 1926, constituant la Société nationale des Chemins de fer belges, met à charge de celle-ci l'entretien de toutes les installations du réseau et le renouvellement du matériel roulant.
Par matériel roulant, il faut entendre tous les véhicules, porteurs ou tracteurs, utiles à l'exploitation du réseau. C'est-à-dire aussi bien les locomotives de manœuvre — que les usagers aperçoivent parfois au long des quais, amenant une rame vide — que les voitures à voyageurs, les wagons à marchandises et les grosses locomotives, électriques ou diesel.
Les programmes de renouvellement se suivent à un rythme accéléré. C'est que le plan décennal, dont nous avons déjà amplement parlé, prévoyait un remplacement massif du matériel, notamment des voitures à voyageurs, d'un âge déjà avancé.
Deux considérations président à l'établissement des programmes et à la conception des engins nouveaux. En premier lieu, le matériel destiné aux voyageurs doit réunir des conditions nouvelles de confort, de sécurité et d'esthétique; en même temps, le matériel de transport des marchandises doit se spécialiser en vue d'une meilleure rentabilité et d'une plus grande sécurité du transport. Deuxième point: les engins de traction, et aussi les automotrices, doivent gagner en puissance tout en opérant des économies d'énergie.
Ces conditions de base font converger les études de conception vers des véhicules à la pointe du progrès. L'industrie nationale se fait un point d'honneur de développer à cet égard une technologie avancée (alimentation des moteurs électriques au moyen de thyristors, par exemple) qui favorise sa compétitivité sur le marché international. Les voitures nouvelles, plus confortables, agréables à l'œil, rendent le train plus attractif aux voyageurs. Les wagons à marchandises, plus spécialisés, offrent des capacités croissantes et permettent une économie de temps lors des manœuvres de chargement et de déchargement; on voit donc construire moins de wagons «tout venant» et les ingénieurs s'efforcent de mettre au point des modèles parfaitement adaptés aux nécessités d'un transport rentable et sûr.

Cela dit, de quel matériel roulant nouveau la SNCB a-t-elle pris possession au cours des deux dernières années?

On relève pour 1977 quatre types de véhicules:
— Les rames électriques quadruples (orange et gris) livrées complètent la série de 12 dont une première tranche avait été livrée en 1976.
— En fait de locomotives, ont été acquis 10 engins électriques et 30 unités diesel de travail «interne» (des locotracteurs utilisés dans les formations).
— Des voitures internationales nouvelles — commande commune de plusieurs réseaux financée par Eurofima — 33 exemplaires furent livrés en 1977; le solde — 47 unités — de la commande belge fut achevé en 1978.
— Des wagons à marchandises furent aussi livrés: 600 unités à trémies et 32 spécialisées pour le transport de coils.
Nous avons parlé de ces wagons tout neufs dans deux fiches techniques parues au cours de ces deux dernières années.
Dans le même temps que de nouveaux engins entrent en service, d'autres sont mis en fabrication. Ils font l'objet de commandes nouvelles. Les commandes passées en 1977 portaient sur 12 nouvelles rames électriques quadruples orange et gris, deux séries de 26 rames électriques doubles, comme il en existe déjà bon nombre dans le trafic quotidien, et 125 voitures nouvelles pour le service intérieur. Ces dernières, appelées M4, ont été entièrement conçues par les services de la SNCB. Elles constituent un standard qui servira de base à la construction des voitures du service intérieur pendant un certain temps. Nous en reparlerons à l'occasion de leur mise en service, avec l'entrée en vigueur de l'horaire d'été en mai prochain.
En 1978 furent commandés 26 automotrices électriques doubles, 13 wagons-grues et 150 voitures M4.
Ces commandes représentent des investissements considérables, dont le grand public n'a pas toujours une idée exacte. On nous dira sans doute que chaque transporteur doit, à un moment ou l'autre, renouveler également son matériel roulant, entretenir ou remplacer ses bâtiments, comme c'est le cas pour les gares. Nous en convenons. Mais quel transporteur autre que le rail paie, en plus, l'entretien et le renouvellement de sa voie de circulation? Aucun.
Ceci dit, ne nous lamentons pas. La substitution à des véhicules anciens d'unités mieux adaptées au trafic, et plus généralement aux habitudes de confort de notre époque, ce n'est pas seulement une charge, mais une nécessité, pour un transporteur qui doit lutter jour après jour contre une concurrence dont la presse a longuement et souvent commenté les avantages mais aussi les aspects aberrants dans la ligne économique actuelle.
Un dernier mot: tous les véhicules dont nous venons de parler ont été fabriqués en Belgique, par des entreprises privées qui avaient participé aux adjudications indispensables. Notre industrie nationale peut donc se féliciter d'avoir là un client qui alimente bien ses carnets de commande.

SOMMAIRE DE L'ANNEE 1978

Les chiffres (1 à 5) mentionnés après les titres reportent aux numéros dans lesquels les articles ont paru.



ENTREPRISE

TMM, nouvelle bande d'agglomération: 1
Great Lakes Carbon Ghent: 1
Transport combiné rail/route: 2
Wagons pour le transport de verre: 3
Transport de fonte en fusion: 4
Trains complets pour Moreelsguano: 4
G.G.T. à Gand: 4
Une montagne de charbon: 5
Les Fonderies Magotteaux: 5
Rapilège pour Cockerill: 5
EMGO expédie son 25.000e wagon: 5

CONTAINER

Service maritime pour l'Afrique du Sud: 1
Intercontainer a 10 ans: 1
Interferry à Anvers: 2
Sealink containerlane: 4

EQUIPEMENT

Le wagon Tds: 1
Le wagon Ks: 2
Le wagon Tahs: 3
Le wagon Shis: 4
Les wagons ferry-boats: 5
Le gabarit: 4
Wagons pour transports de bois: 4
Les charges palettisées: 5
Fiches techniques sur le calage: 1 à 5

TOURISME

Les trains autos-couchettes: 1 à 5
Horaires nouveaux: 2
Trains touristiques belges: 2
Les couchettes: 2
Train + vélo: 2
Benelux Tourrail: 2
Trains de Noël: 2
Voitures standard européennes:3
Inter Rail: 1
Le billet de week-end: 3
TEE, pour le sport: 3
Le match air/rail/route: 3
Rallye vélo IBW: 3
Vacances d'hiver: 4
Ski express: 5
Vacances à Altenmarkt: 5

NOUVELLES B

Un transfo par route et rail: 1
Deux trains exposition: 1
SNCF, DB et NS à Bruxelles: 2
Bosch Express: 2
Passages à niveau: 2, 3, 4
Dédoublement de ligne: 2
Adresse pour étude d'un transport exceptionnel: 2
Le Rapilège: 3
Représentant commercial à Bruxelles: 3
Nouveaux tickets: 3
Expo à Ostende: 3
Transports d'animaux vivants: 4
Les BR, CFF et FS à Bruxelles: 4
Chômage des wagons: 4
Places non-fumeurs: 4
Lion de bronze pour un film SNCB: 4
La Société belgo-anglaise des ferry-boats: 5
Les achats de la SNCB: 5
Les locomotives repeintes: 5
Brochure pour les exportateurs: 5
Dépliant TEEM: 5

EPOQUE

Le port d'Anvers: 2
Train exposition hollandais: 2
Interfrigo: 2
La Foire Internationale de Liège: 4

en bref

A LA DECOUVERTE DE LA NEIGE

Connaissez-vous ALTENMARKT-ZAUCHENSEE? Non?

A partir de cet hiver, le bureau de Tourisme de la SNCB vous permettra de combler cette lacune grâce au Minitrip qu'il organise tous les jours du 3 décembre 1978 au 15 avril 1979.

Permettez-nous de vous présenter cette sympathique station de sports d'hiver.

ALTENMARKT se situe dans la province de Salzbourg à 4 km de Radstadt; l'altitude est de 850 m et les champs de ski du massif du Hochbiefang tout proche s'étendent jusqu'à 1600 m. Le Massif de Zauchensee (à 10 km) permet aux amateurs d'altitude d'évoluer jusqu'à 2180 m. Les nombreuses remontées mécaniques en rendent l'accès très aisé et la neige y est garantie de décembre à avril.
En plus du ski alpin on peut y pratiquer le ski de fond, le patinage, la luge, jouer au curling et au bowling, faire des promenades en traîneau, en bref, s'adonner à tous les sports d'hiver.
Plusieurs écoles de ski dispensent des cours aux skieurs débutants et chevronnés et des magasins spécialisés offrent des équipements en location.
Les amateurs de promenades pédestres y trouveront un vaste réseau de chemins dégagés dans des sites enchanteurs et facilement accessibles.
Après le sport, la relaxation: piscine, sauna, solarium, tennis couvert, cafés, tavernes typiques, dancings, restaurants sont à votre disposition.

A ALTENMARKT tout le monde se sent à l'aise, l'air y est pur, la neige excellente, l'ambiance détendue, l'accueil chaleureux.
Ce grand village a su conserver son aspect typique, ses chalets qui font le charme des stations autrichiennes, tout en dotant ses installations hôtelières et sportives d'un équipement ultra-moderne.
Les enfants sont bienvenus: à leur intention fonctionne une garderie avec école de ski.
Le séjour est offert aux prix de 3665 F en Formule A et de 4260 F en Formule B.
Des renseignements complémentaires peuvent être obtenus dans les gares et agences de voyage. Le détail figure dans le 2e programme «TOURISME SNCB - Hiver 78/79 - Découvrez une ville un village».

SKI EXPRESS

Vous connaissez les trains d'hiver Ski Express, Alpina Express et France alp'Express. Trois trains saisonniers qui transportent vers les stations de sports d'hiver des milliers de vacanciers.
Ils roulent, cette année, comme auparavant. Si ce n'est le Ski Express, doté, en 1978-1979, d'une antenne nouvelle. Une partie du train sera en effet prolongée jusque Villach, en Autriche. Villach, c'est la porte de la Carinthie, la Côte d'Azur autrichienne. Une région vraiment privilégiée où les montagnes se mirent dans des lacs bordés d'une flore particulièrement riche. Faut-il en dire davantage? Non. Les noms de Villach et Velden évoquent assez les vacances. Avis aux amateurs.

AUTOS-COUCHETTES: LA BONNE FORMULE

La voiture a connu un développement considérable. Les vacances aussi. Forcément, les vacances en voiture devaient vivre un essor exceptionnel.
Cette tendance n'a pas échappé au chemin de fer qui, voilà une vingtaine d'années, pensant à ceux qui n'aiment pas les longues routes au volant mais souhaitent avoir leur voiture au point de chute de leurs vacances, a inventé le Train-Autos-Couchettes.
C'est la complémentarité rail/route, que l'on retrouve dans le secteur marchandises avec les systèmes kangourou, huckepack, poche, etc.
C'est une excellente formule pour quelque 60.000 belges (les sept dixièmes des utilisateurs de cette formule) qui avaient pour objectifs, cette année, Avignon, St.-Raphaël, Toulouse ou Narbonne (36.048 voyageurs pour cette dernière ville).
La SNCB s'attendait un peu au succès de ses TAC en 1978, elle se préparait à dédoubler certains trains. Car dès la fin de l'été 77, des signes de reprise se manifestaient déjà, porteurs de cette bonne nouvelle: le tourisme méridional connaît de nouveau un développement favorable.
Le train-autos-couchettes devait logiquement en ressentir les effets. Cette formule attrayante, de plus en plus de voyageurs la connaissent aujourd'hui, grâce à une information soutenue. Attrayante parce que pratique. Charger la voiture sur un wagon, puis s'installer dans un compartiment couchettes ou lits, quoi de plus simple? Et le lendemain matin, on est déjà sur place, reposé et bien disposé pour dévorer à pleines dents ces vacances tant attendues. Dévorer aussi quelques kilomètres, au volant de sa propre voiture, pour rejoindre une plage calme ou découvrir la région.
On nous dira (c'est déjà fait), que nous forçons un peu en parlant de «gagner quatre jours de vacances». Pas du tout. Voyez plutôt. Ceux qui avalent d'une traite 1000 à 1200 kilomètres éprouvent sans doute une certaine fatigue qui les empêche de profiter vraiment des premiers jours de vacances. Pour d'autres, qui évaluent à 5 ou 600 kilomètres le maximum quotidien à passer derrière le volant, incontestablement, le voyage prend plus de temps. Avec l'autos-couchettes, rien de tout cela: au bout d'une petite ronflette, on est sur place — ou presque.
La formule tarifaire nouvelle, simplifiée et libre d'augmentation, n'est probablement pas étrangère à la hausse de 15 à 20 % enregistrée sur l'ensemble du trafic. On parle à présent (et l'on peut espérer que bientôt, il ne s'agira plus seulement de bruits de couloir) de nouvelles améliorations tarifaires, et d'une refonte des horaires. Sans oublier les efforts constants pour offrir toujours des services plus soignés, notamment en matière de restauration.
Plus de 80.000 Belges ont vu dans le train autos-couchettes la formule idéale de voyage en 1978. Et si elles avaient la parole, près de 25.000 voitures pourraient aussi vous dire leur satisfaction. Mais elles restent muettes. D'étonnement, peut-être: on a eu tant d'égards pour elles!

en bref

EXPORTER PAR CHEMIN DE FER

Certains expéditeurs se souviennent certainement de la brochure «Exporter par chemin de fer», que nous avions publiée en avril 1974. Sans doute l'exemplaire de quelques-uns d'entre eux souffre-t-il d'épuisement, à force d'être consulté chaque jour.
Cette brochure rassemblait l'essentiel des dispositions à prendre lors d'une expédition vers un pays étranger par chemin de fer (celui-ci ne couvrant, le cas échéant, qu'une partie du trajet total). Nous l'avions sous-titrée «guide pratique». Et notre but était bien de baliser la route, de sorte que nul ne s'égare en chemin.
Les indications données dans ces pages ont aujourd'hui perdu leur actualité, par suite de modifications apportées aux divers règlements. Nous publions donc une nouvelle édition, dûment mise à jour. La nouvelle brochure a été construite sur le même modèle que sa sœur aînée, sauf peut-être dans sa couverture, dont le dessin a été modifié pour bien marquer le coup.

Tout expéditeur intéressé peut l'obtenir gratuitement sur simple demande adressée à la
SNCB — Direction commerciale
Bureau 61-22, section 65
Rue de France, 85
1070 Bruxelles.

TEEM: POUR BIEN VOUS INFORMER

Pour bien vous informer sur les TEEM, trains rapides européens de marchandises, nous avons imprimé des indications belges sur une face libre du dépliant international consacré à cette formule de transport.
Que trouverez-vous dans ce dépliant? Des renseignements techniques, évidemment, les horaires schématisés des grandes relations qui intéressent notre pays, et des adresses utiles.
Pour vous procurer ce document, adressez-vous à notre représentant commercial dans votre région ou envoyez-nous un petit mot. Notre adresse:
SNCB-Direction commerciale
Bureau 61-21/65
Rue de France 85
1070 Bruxelles.

CATALOGUE DE L'EMBALLAGE

L'Institut belge de l'Emballage (IBE), a.s.b.l., publie, au début de l'année 1979, un Catalogue de l'Emballage, première édition du genre, où 700 firmes seront répertoriées.
C'est un document important, qui peut intéresser beaucoup d'entreprises confrontées à des problèmes d'emballage et de conditionnement. Il donne à toute firme spécialisée dans ce type de production l'occasion de faire connaître ses services et de préciser clairement le créneau de production qu'elle a choisi.
L'Institut belge de l'Emballage invite les sociétés intéressées à y insérer leur publicité. Les annonceurs peuvent, à cet effet, s'adresser à Monsieur RUYFFELAER, ECI, Département Publicité, Avenue Jupiter, 15, à 1190 Bruxelles. Tél. 02/344 48 16.

LES LOCOS CHEZ LE TAILLEUR

Sans doute ne suivent-elles pas la mode, à la manière des gens «in». Elles ne fréquentent pas davantage les grands couturiers. Mais elles sont allées chez le tailleur, les locos de la SNCB, pour recevoir une nouvelle livrée, à base de jaune. Comme les 15.000 travailleurs qui portent ce nouveau vêtement à présent bien connu des usagers du rail.
Elles devaient y passer tôt ou tard. Les couleurs sombres ne convenaient plus à l'époque où les recherches en matière de sécurité explorent le domaine de la visibilité. Aux piétons, cyclistes et motocyclistes, on conseille de porter, dès la tombée de la nuit, des bandes, badges, brassards en matière réfléchissante, voire des combinaisons claires, qui les rendent bien visibles des autres usagers de la route. Voilà quelques années — vous en souvenez-vous? — les responsables de la sécurité routière conseillaient aussi aux acheteurs de choisir des voitures de couleurs claires, plus visibles en toutes circonstances.
La SNCB, dans ses recherches, n'a pas omis ce problème. Depuis plus de deux ans, elle procède à des tests sur la luminosité des couleurs, en vue d'une plus grande sécurité pour les ouvriers qui travaillent sur la voie, pour les usagers de la route qui abordent les passages à niveau et même pour toutes les personnes qui circulent dans les installations ferroviaires publiques ou privées.
Le jaune a gagné la partie. C'est logique. Pour s'en convaincre, il suffit de regarder attentivement une photo prise par temps sombre, sur laquelle se mélangent des personnages habillés de jaune et d'autres qui ont revêtu un traditionnel «bleu» de travail. Quelle différence!
Les essayages ont duré deux ans: le tailleur ne voulait pas livrer n'importe quelle défroque. Dès à présent, les locos porteront toutes un fond jaune. Les unes, électriques, recevront une bande décorative (une ceinture, dirions-nous) bleu métallique; les diesels porteront une ceinture verte. Quelques unités garderont le même costume. Parmi elles, les rames quadruples orange et gris, dont les couleurs répondent déjà aux exigences de la visibilité parfaite.
Quelque chose est donc en train de changer dans le paysage ferroviaire. Dans l'intérêt de la sécurité. C'est un progrès; il fallait en parler.

Ecologiquement vôtre B