

INFORMATIONS S.N.C.B.

ⓑ	Bulletin de la Direction Commerciale des Chemins de fer belges		
	3	81	15 mai
Publication mensuelle sauf les 1°, 4°, 7°, 8° et 10° mois	5.2.01	7	45
	Namur 1		



3

81

15 mai

SOMMAIRE



ENTREPRISE

- CEI: 100.000 tonnes de soleil en train: p. 3-5.
- Centrales électriques, Schelle et Rodenhuize: p. 6-7.



EQUIPEMENT

- Fiche Installations terminales: p. 8-12.



NOUVELLES B

- SNCB-COLIS et Brucargo: p. 13-15.
- Nouvelle lettre de voiture: p. 16-18.
- La SNCB au Salon des Vacances: p. 19.
- Monsieur Lauber représente les CFF à Bruxelles: p. 19.



CONTAINER

- Intercontainer en 1980: p. 19.



TOURISME

- Jetfoil Ostende - Douvres: p. 16.
- B Tourrail: p. 19



EPOQUE

- Document sur les aciers patina- bles: p. 19.

La présente publication est faite sans pré-
judice des dispositions tarifaires et des
horaires en vigueur ou de leurs modifica-
tions ultérieures.

Editeur responsable:
J. Heinen - Bruxelles

Rédaction:
Rue de France, 85
1070 Bruxelles
Tél. 02/523.80.80, poste 22299
Conception: P. Funken, Bruxelles
Imprim.: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Photos
A. De Pauw: p. 2
SNCB



EDITORIAL

Le complexe industriel est très important... un géant.

Nous rencontrons le responsable des transports d'une division de belle taille encore que relativement indépendante de l'objet principal de l'entreprise. Un homme affable, qui feuillette les revues que nous lui avons remises.

Tout-à-coup, il marque un arrêt: "Voilà ma solution! Si je l'avais découverte deux mois plus tôt, vous résolviez mon problème". Un quart d'heure plus tard, à propos d'un autre aspect des transports, nous découvrons - et lui aussi - que le rail n'est pas utilisé au mieux des intérêts de sa société.

Retour au bureau, synthèse de l'entretien, constatations amères. Nouveau venu, notre interlocuteur a pris son département dans la foulée; la routine du service a fait le reste. Au chemin de fer, on ne le connaissait pas: un plus haut placé, signataire des contrats, nous cachait cet "exploitant" des transports. Son dynamisme a poussé notre interlocuteur vers... la route, qui donne l'image d'un moyen plus moderne. Un peu d'information, et le voici confronté à la stricte réalité: le rail est aussi un partenaire très intéressant.

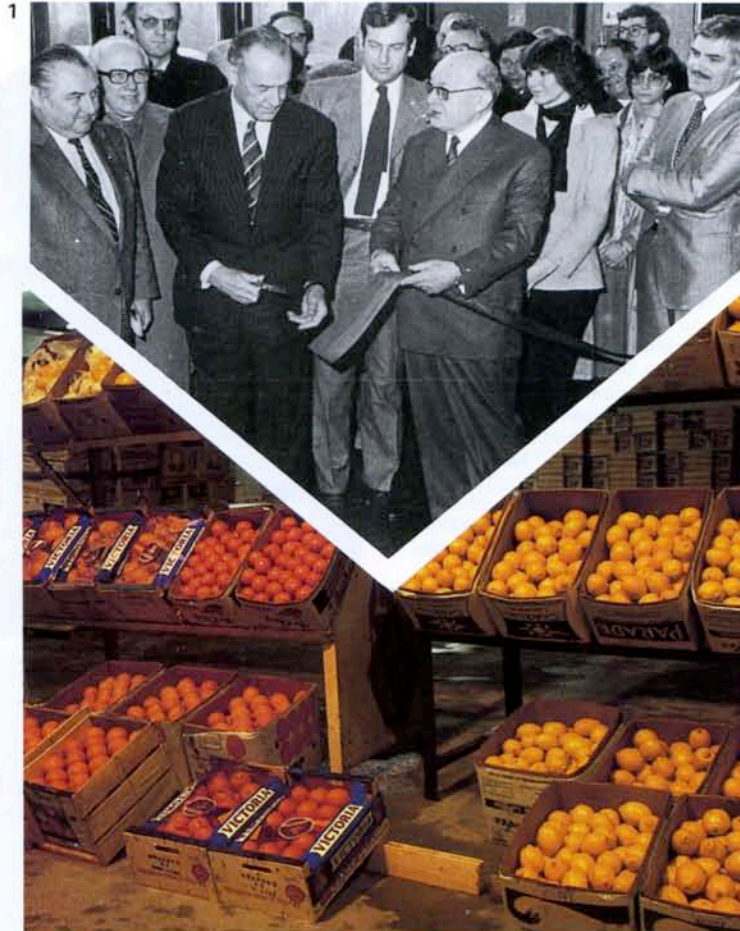
Ainsi vont les affaires, au hasard des préjugés, des rencontres, des solutions d'urgence. Au hasard des bonnes expériences et des déceptions.

Mais l'actualité des chiffres devrait aujourd'hui bannir le hasard. Hier, quitte à prendre des risques, on allait au plus facile. A présent, sans risquer davantage - au contraire - on revient au plus avantageux. Le chemin de fer se réinsère dans des créneaux dont on l'avait bauté aux jours de vaches grasses; il y était donc vraiment avantageux. Démonstration par l'absurde? C.q.f.d. quand-même.

CEJ:



tonnes de soleil en train



Oranges, citrons, mandarines, bananes... notre soleil de table, venu des rivages méditerranéens, ou de plus loin encore. Qui pourrait, ou voudrait encore s'en passer? Voilà 30 à 40 ans, Saint Nicolaës déposait dans le soulier des enfants sages une ou deux

oranges; un prodigieux cadeau, un événement, surtout dans les classes sociales les moins favorisées qui trouvaient là l'unique occasion de l'année de se régaler d'un fruit aussi juteux que coûteux. Aujourd'hui, le panier de fruits termine presque chaque repas, le jus d'oranges soigne les coliques, nourrit de vitamine C, agrémenté les cocktails... Un produit de grande consommation, vraiment, comme la banane, le pamplemousse, le raisin, la mandarine du "10 heures", l'ananas découpé en belles tranches, la pêche gorgée de sucre, le kiwi qui relève les macédoines, etc.

Le geste d'achat, presque quotidien, au marché du quartier ou chez l'épicier, geste très simple, très rapide, trop peut-être, nous fait oublier tout le processus mis en œuvre pour que notre table prenne ainsi des couleurs: producteur, transporteur, importateur, grossiste... que de maillons indispensables pour nous rendre accessibles les délices des pays chauds!

Les importateurs bruxellois travaillent depuis le 5 janvier dernier dans un centre tout neuf, implanté aux limites de Bruxelles, où ils retrouvent des conditions de travail que l'essor de leur secteur leur avait fait perdre au détriment d'une expansion continue.

Le marché bruxellois de fruits, légumes et primeurs était installé aux halles, le long des boulevards d'Ypres et de Dixmude. Une partie des importations était traitée aussi en gare de Tour et Taxis où arrivaient les wagons expédiés notamment du bassin méditerranéen. Les importateurs avaient pu établir là, outre quelques échoppes, le minimum nécessaire d'infrastructure pour exercer leur activité. Mais ils étaient à l'étroit; la situation devenait réellement étouffante.



1 à 6: Inauguration officielle le 4 avril.

7: La SNCB a ouvert un bureau dans le bâtiment administratif.

Dans une circulation routière de plus en plus dense, à proximité du centre de la ville, avec un outil vétuste et en tout cas peu pratique, les importateurs se heurtaient à de nombreux problèmes techniques et ne pouvaient plus donner à leur activité les extensions logiquement prévisibles.

Dès 1977, quelques uns d'entre eux fondèrent la société coopérative Centre Européen d'Importations. Ils étaient en effet parvenus à intéresser les pouvoirs publics à leurs difficultés, si bien que la Ville et la Société Régionale de Développement de Bruxelles avaient accepté de participer pour moitié dans cette société, l'autre moitié étant aux mains du privé, c'est-à-dire des importateurs eux-mêmes.

La ville de Bruxelles, à ce moment, disposait d'un terrain libre voisin du marché de gros, au Quai des Usines, en direction de Vilvorde. Elle le mit à la disposition de la coopérative qui, de la sorte, put construire un centre d'importation bien conçu, moderne, spacieux. La construction commença en 1979 pour s'achever fin 1980, et le centre devint opérationnel dès le 5 janvier dernier.

Il s'agit d'un vaste hall d'entreposage et de vente, d'une surface totale de plus de 20.000 m², divisé en 64 unités de stockage de 250 et 350 m²; les coopérateurs occupent une ou plusieurs de ces unités, selon la taille de leur entreprise et les besoins qui en découlent. Ajoutons à cela une galerie marchande où s'ouvrent les magasins des importateurs ainsi que des buvettes, un restaurant, des succursales de banques, etc. Enfin, un bâtiment administratif abrite les services de la douane et de l'ONDAH, les bureaux des agents en douane mandatés par les importateurs et ceux des représentants de firmes étrangères.

Un gare ferroviaire de 10 voies jouxte le complexe: elle peut accueillir 200 wagons, sans quai, les engins de manutention actuels suffisant pour décharger les wagons du niveau du sol. La gare routière dispose de quais de dédouanement où peuvent stationner simultanément 35 camions. En plus, le site compte encore divers parkings réservés aux usagers et aux clients: 250 camions et 300 voitures peuvent s'y garer.

Le CEI a été inauguré officiellement le 4 avril, environ un an et demi après l'ouverture du chantier. La finition n'était pas tout-à-fait achevée; en particulier, la gare ferroviaire ne disposait pas encore de toutes ses voies, mais les travaux se poursuivaient activement.

Les produits déchargés des wagons - et des camions - au CEI

nous arrivent principalement de France, d'Espagne et d'Italie. D'autres pays cependant entrent aussi dans les approvisionnements: la Hollande, l'Allemagne, la Hongrie, l'Angleterre, et des régions lointaines comme la Californie, qui nous envoie ses productions via Anvers. On peut compter qu'un tiers des produits importés atteignent le pays par voie maritime, et poursuivent leur trajet pour la plupart en camion.

Le chemin de fer intervient pour un tiers dans le transport de ces fruits et primeurs. Il détenait auparavant une part un peu plus importante, c'est vrai. Mais l'exiguïté des installations de Tour et Taxis (500 à 600 m² seulement), en regard de la croissance du marché, a entraîné ces dernières années un glissement net vers la route. Un revirement est possible dans le complexe du quai des Usines. Un administrateur de la coopérative le précisait lors de notre passage: "Je crois que les prix du chemin de fer sont plus concurrentiels, et qu'il y aura un retour vers le rail". Et un peu plus tard: "Nous souhaitons avoir une collaboration très étroite avec le chemin de fer, parce que c'est notre intérêt mutuel. Nous sommes liés".

La SNCB, il est vrai, a compris la valeur du projet qui lui était présenté. Avec des wagons fermés et du matériel frigorifique, elle est en mesure de transporter bien:



1-5: Déchargement d'une rame Transfesa.

2: Importation par route.

3-4-6: Equipements frigorifiques adaptés.

7: 64 modules pour 40 importateurs.





4



5

HALLS MOTTE	DE RIDDER
AMENGUAL	W. JONCKHEERE
COOL	VAN DE CASTEELE
MOEREMANS	
MAISON B. K.	
PAUWELS	
BELTRAN	VAN LIER
CARTON FRERES	
A. GOOSSENS	
A. V. M. FRUITS	PINOFRUITS
CENTRAL FRUIT	FRUITS-MONDE
GUIDO	D'HAESE
FYFFES SPIERS	SERVICE FRUITS
DE ROECK	J. FERRARI
RINGOOT	BELLANCA
VAN ASSCHE	VAN DAMME
AMOROSO	
BRUTYN	
DEDECKER	
MAEBE	
MAYOL	PARMIN
TEUGHELS	
VAN DOORSLAER	N. FERRARI
	DELSEM
	VEDOFRUIT
	ZEGHERS
	ANZELLOTTI



6

les charges palettisées se prêtent idéalement au travail; en véhicules frigorifiques, la bonne conservation des denrées fragiles est assurée. L'organisation, par ailleurs, basée sur des délais courts et garantis, est telle qu'il serait difficile, de l'avis même des importateurs, d'apporter encore une amélioration à ce qui se fait maintenant. Les retards sont exceptionnels, et ne concernent que des cas particuliers où la responsabilité du transporteur n'est pas systématiquement engagée. D'ailleurs de tels retards sont inévitables, quel que soit le mode de transport choisi.

Les wagons sont conduits sur le raccordement du CEI très tôt le matin, dès leur arrivée à Bruxelles. La diligence des inspecteurs des douanes et des services phytosanitaires de l'Office National des Débouchés Agricoles et

Horticoles permet de libérer la marchandise assez vite. Si vous désirez voir le travail accompli là, il faut vous lever avec le soleil; à l'heure d'ouverture des bureaux, tout est quasi terminé.

En tout état de cause, le rail doit être à présent bien aidé par les conditions nouvelles de travail. Les installations valent bien mieux que celles dont le marché disposait auparavant. Le déchargement des wagons n'est plus freiné par l'exiguïté du site et des entrepôts et le chômage des véhicules incomplètement déchargés, assez courant à Tour et Taxis, n'est plus aujourd'hui qu'un mauvais souvenir (tout comme le reglaçage des wagons frigorifiques en attente de déchargement n'est plus nécessaire). Les importateurs peuvent, dès lors, mettre à la disposition de leur clientèle une marchandise meilleure, et cela les encourage à faire confiance au rail.

Les prévisions de trafic ferroviaire portent, pour cette première année d'exploitation, sur un potentiel de 100.000 tonnes. Ne parlons pas d'une moyenne de 400 tonnes par jour, car il s'agit d'un trafic très saisonnier, dont la période la plus active va du 1er mai au 30 septembre. Cela dit, il n'existe pas non plus de période d'inactivité totale: les producteurs ont toujours quelque chose à nous envoyer, fût-ce par voie maritime, comme nous le précisons plus haut.

Sans doute le marché reste-t-il incertain cette année. Par exception, la Grèce, l'Italie, l'Espagne et la France ont connu plus de gelées que d'ordinaire. Beaucoup de fruits sont restés sur le terrain. Les espérances réelles des importateurs sont donc difficiles à préciser. Toutefois, installés bien plus à l'aise, ils nourrissent l'espoir de regagner la confiance d'une clientèle qui les avait abandonnés au profit des marchés de Liège et de Lille du fait des conditions de travail très difficiles. Mieux outillés, ils se sentent disposés à une plus grande "agressivité" commerciale; et ce n'est pas seulement leur clientèle belge qu'ils comptent mieux servir, mais aussi les acheteurs hollandais, luxembourgeois et français du nord, avec lesquels ils traitent depuis longtemps déjà.

Cette nouvelle ouverture pourrait dans les premiers temps compenser une baisse due aux mauvaises conditions climatiques, sans compter les effets positifs sur la croissance future. Ce n'est pas négligeable: pour un potentiel de 300.000 tonnes environ par an, les importateurs mettent au travail quelque 1.200 personnes. L'extension de leurs activités pourrait avoir des répercussions bénéfiques sur l'emploi; c'est un bon point.

La technique de transport évolue continuellement. Les camions se

sont spécialisés et sophistiqués. Quant au matériel ferroviaire, il peut connaître une évolution inabordable par la route: l'augmentation des charges par unité de transport. Au mois de février, la société Transfesa, qui coordonne le trafic ferroviaire de produits alimentaires avec l'Espagne, amenait au CEI ce qu'on a appelé un wagon mammouth, un grand wagon fermé d'une charge utile de 50 tonnes.

Comme nous l'expliquait un administrateur du CEI, le camion a incontestablement certains avantages, parmi lesquels sa facilité d'utilisation. De ce fait, ces dernières années, dans le contexte de la crise économique, il a notablement grignoté la part ferroviaire. Or, quand il y a concurrence ouverte, on cherche à réagir, et on trouve, on améliore. C'est ce qu'a fait Transfesa avec son mammouth, qui peut s'ouvrir tout-à-fait, à l'inverse des wagons fermés classiques, et qui, de ce fait, peut procurer une accélération du travail.

Bien entendu, importer d'un coup 50 tonnes d'un même produit n'est pas à la portée de tout le monde. Il y faut la taille des importateurs les plus importants sur la place de Bruxelles. En tout cas, si l'on conjugue aux avantages techniques un prix à la tonne plus bas qu'en wagons traditionnels de 25 à 28 tonnes, le chemin de fer détient là un atout qu'il se doit de jouer.

Une conclusion, il serait difficile d'en tirer après trois ou quatre mois seulement de fonctionnement. Sinon celle-ci, toute simple: les importateurs envisagent l'avenir avec bien plus de sérénité depuis qu'ils sont installés dans ce complexe moderne enfin digne d'une ville qu'on appelle capitale d'Europe. Le chemin de fer, comme dans d'autres projets, n'a pas ménagé sa peine pour offrir des conditions techniques qui permettront sans doute des efforts commerciaux nouveaux. Il montre, en tout cas, une fois de plus, sa capacité de s'adapter aux modifications des marchés et des trafics et sa volonté de participer à l'activité de secteurs très différenciés.

7

CENTRALES ELECTRIQUES



SCHELLE: du charbon par camion, bateau et train



La centrale EBES de Schelle, implantée au confluent de l'Escaut et du Rupel, entre les bassins industriels d'Anvers et de Bruxelles, est sans conteste, avec celle de Mol, dont nous parlions dans notre précédente édition, l'une des plus importantes du pays. Son approvisionnement en sources d'énergie primaire est rendu sigulièrement facile et économique par sa situation proche des grandes voies de communication. Les trois modes traditionnels de transport, rail, voie d'eau et route, conjuguent d'ailleurs leurs efforts dans ce sens.

La proximité du port d'Anvers favorise l'emploi de charbon importé. Celui-ci représente environ deux tiers de la consommation totale, le tiers restant provenant de la production belge. le grand appétit de la centrale ne fait aucun doute: elle a dévoré 764.000 tonnes de charbon en 1978 - ce fut un record absolu à Schelle et en Belgique - 752.000 l'année dernière. Une telle consommation suppose un approvisionnement massif et ininterrompu. Un tiers environ arrive en transport fluvial par l'Escaut via un quai de déchargement équipé d'installations appropriées et d'un système de bandes transporteuses.

Le rail se charge de la moitié environ de l'acheminement. Les trains empruntent une ligne industrielle qui court de la gare de Niel jusqu'à la centrale. Cinq jours par semaine, deux rames complètes de 1.000 tonnes s'arrêtent sur le raccordement. Les wagons autodéchargeurs sont vidés au-dessus d'une fosse.

Tout comme les péniches et barges poussées, les trains sont chargés à Anvers par SGM. A la centrale, le déchargement peut déboucher dans deux directions: soit celle d'un réseau de bandes transporteuses qui conduisent le charbon au stock (240.000 tonnes de capacité), soit la voie directe vers les silos du circuit de production.

La route, pour sa part, achemine 15% du charbon acheté, en rotation entre la centrale et les mines de Zolder. La transporteur routier est un vrai spécialiste du charbon des centrales, puisqu'il

assure aussi l'approvisionnement de la centrale de Mol (trajet terminal avec bennes basculantes amovibles). Ses camions benent leur chargement au stock d'où des engins d'extraction assurent le transfert vers un outil de production très efficace.

Cet outil fut mis en place en trois grandes phases. La première débute en 1928 avec la mise en service de ce qu'on appelle la Centrale I, plusieurs groupes alimentés au charbon jusqu'en 1957, année de la conversion progressive aux produits pétroliers lourds, lesquels furent abandonnés en 1975 au profit d'un retour au charbon.

La deuxième phase fut la création de la centrale II, motivée par l'expansion économique qui suivit la deuxième guerre mondiale. C'était en 1950. Deux unités de 50 MW furent dès lors alimentées au charbon jusqu'au début des années 60, lorsque le rapport de prix houille/pétrole devint nettement supérieur à l'unité. Les aménagements définitifs furent achevés en 1973, en même temps que la crise énergétique frappait le monde occidental. Et les chaudières furent, la même année, reconverties au charbon.

La Centrale III, ultime phase de développement, vit le jour en 1966. Ses deux unités de 125 MW sont polyvalentes. Autrement dit, elles peuvent s'alimenter de charbon, de gaz et de produits pétroliers, et cela simultanément. Ses deux groupes tournent presque toute l'année à leur capacité maximale.

Les producteurs d'électricité peuvent donc sans problèmes adapter immédiatement leur outil et leurs approvisionnements aux nécessités et à l'évolution du marché énergétique. C'est un atout pour la centrale de Schelle. Et l'on retiendra une deuxième caractéristique de cette entreprise: trois modes de transport concourent à son approvisionnement, chacun selon ses possibilités et dans un souci de rationalisation intéressant à souligner.



EBES - RODENHUIZE

centrale intégrée de la zone industrielle gantoise.

C'est Rodenhuzie qui fut choisi en 1961 pour l'implantation d'une nouvelle centrale électrique. Cette centrale devait répondre à la demande croissante d'électricité engendrée par le développement de la zone industrielle sur la rive est du canal Gand-Terneuzen.

Ce choix tenait compte de la présence d'entreprises consommatrices d'électricité mais en même temps productrices de sources énergétiques primaires utilisables par la centrale. Cela signifiait une plus grande valorisation des produits connexes des entreprises voisines tandis que celles-ci pouvaient utiliser de la vapeur produite dans la centrale.

Le projet en valait la peine. Et il se réalisa. La centrale reçoit une partie des combustibles utilisés par pipe lines de Sidmar et de Texaco, et elle livre de la vapeur à Texaco, si bien qu'on peut parler d'une entreprise techniquement intégrée au bord du canal Gand-Terneuzen.

La première unité de la centrale, un groupe de 130 MW, fut mise en service en 1964. Sa chaudière peut brûler du charbon et des produits pétroliers lourds. Actuellement, elle consomme de la houille uniquement.

La deuxième unité, de 130 MW, lancée en 1965, fut équipée pour la combustion mixte de pétrole et de gaz fatal de haut fourneau. Ce dernier arrive de Sidmar par une conduite d'une section de 3 mètres.

Un troisième groupe démarra en 1968, lui aussi d'une puissance de 130 MW et à chaudière mixte, pétrole et gaz fatal.

En 1974, une quatrième unité, de 300 MW cette fois, complétait l'outil. Une fois de plus, c'est une chaudière mixte qui fut construite, car on pouvait compter sur une production accrue de gaz fatal, du fait de l'extension prévisible de Sidmar. En même temps fut installé un oléoduc reliant la centrale à Texaco.

Le premier groupe de 130 MW brûle donc exclusivement du charbon. Le chemin de fer en

assure seul l'approvisionnement. La centrale est raccordée à la ligne ferroviaire parallèle à la route express de la rive est du canal. Chaque jour, deux trains complets de 1.000 tonnes arrivent à la centrale. Ils y amènent une quantité annuelle de 370.000 tonnes. L'un de ces trains vient d'Anvers où SGM l'a chargé, l'autre provient des installations de chargement de CBM au port de Gand même.

Ebes-Rodenhuize possède une zone de déchargement équipée d'une fosse au-dessus de laquelle passent les wagons autodéchargeurs. Des extracteurs à vis prennent le charbon dans les trémies et une série de bandes transporteuses l'acheminent vers le parc d'attente ou directement vers les silos du circuit de production. Le parc de stockage, signalons-le, a une capacité totale de 150.000 tonnes.

Si la centrale produit de grandes quantités d'énergie, on s'y efforce aussi - avec les voisins - de limiter les pertes énergétiques.

Sidmar livre 320.000 m³ de gaz fatal par heure. Texaco envoie du pétrole et dans l'autre sens, 20 tonnes horaires de vapeur sont vendues à la raffinerie. L'économie énergétique concerne donc plusieurs entreprises et l'on peut parler vraiment d'une centrale thermique intégrée dans un ensemble industriel, ce qui est assez remarquable même si le cas n'est pas tout-à-fait unique.



1 à 3: Trois modes de transport à Schelle.

4: Autodéchargeurs à Rodenhuzie.

5-7: La centrale III.

6: Vers l'aire de stockage.

**l'abonnement
touristique qui vous
fait voir du pays**

® Tour Rail



A partir de 175 F par jour

*Nouvelles
fiches
techniques*



INSTALLATIONS TERMINALES



Mais les "installations terminales" ont aussi leur importance. Notre but est de présenter ici les aspects spécifiques et les matériels appropriés des périphériques des entreprises, et plus particulièrement des équipements liés au transport par rail. La première fiche nous situe à l'entrée de l'entreprise, sur son raccordement ferroviaire. Avec les autres, nous pénétrons davantage dans les installations, pour y voir les fosses de déchargement, les engins de manœuvre, locotracteurs ou locopulseurs, les moyens d'acheminement comme les bandes transporteuses, les ponts à peser, les engins de levage, etc.

Il s'agit là d'un domaine très vaste, très important, et si spécialisé que nous ne pourrions pas le présenter de façon absolument complète. Nous ne dresserons pas d'inventaire exhaustif des engins et matériels que les constructeurs proposent sur le marché belge. Aussi ne faut-il pas espérer trouver dans cette série LA solution à un problème particulier. Notre objectif est bien plus de lever des lièvres, de lancer des idées, de tracer des pistes pour faciliter la recherche des solutions et communiquer à tous les enseignements tirés d'une expérience déjà longue.

Les services techniques de la SNCB en contact avec la clientèle restent attentifs à tous les aspects de l'infrastructure. Une formule appliquée dans telle entreprise peut, moyennant adaptations, donner d'excellents résultats dans une autre usine. A cet égard, Informations SNCB jouera les intermédiaires, voire les conseils.

Nous entamons dans cette édition une nouvelle série de fiches à caractère technique consacrées aux "installations terminales" des entreprises. Cela ne signifie pas que nous tirions un trait sur les autres séries: nous présenterons encore, dans l'avenir, des types de wagons nouveaux, à chaque fois que cela s'avérera utile. D'ailleurs, 24 des fiches-wagons publiées jusqu'ici sont en cours de réédition, nos réserves étant quasi épuisées.

Détachez cette fiche - et les suivantes aussi - de la revue, et conservez-la en bonne place. Nous préparons une couverture sous laquelle vous pourrez ranger la série entière. En temps utile, nous annoncerons sa sortie de presse et les modalités prévues pour vous la procurer.

LE RACCORDEMENT PRIVE



Le raccordement privé est le maillon entre une entreprise et le réseau ferroviaire belge. Il se compose en principe de deux parties: l'une située sur le domaine du chemin de fer constitue l'embranchement proprement dit; l'autre, sur le terrain même de l'entreprise, a une configuration appropriée aux besoins de celle-ci.



Avantages

Le raccordement privé offre dans le cas d'un trafic massif et régulier d'importants avantages:

- il donne un accès direct et immédiat au réseau ferroviaire national et européen;
- le chargement et le déchargement des véhicules ferroviaires, de plus en plus adaptés aux exigences de la clientèle, peuvent avoir lieu dans l'enceinte même de l'usine, à l'endroit le plus approprié;
- il permet de réaliser un véritable transport de porte à porte, méthode de plus en plus répandue, au bénéfice de la rentabilité. Les rames complètes quittent l'usine expéditrice et roulent jusqu'à l'usine destinataire sans passage par une forme quelconque de triage;
- le chargement ne subit aucune manutention intermédiaire d'usine à usine, ce qui procure une réelle économie de temps et d'argent, un plus haut niveau de sécurité et, dans certains cas, une importante économie d'emballage.

A - Raccordement en parallèle

B - Raccordement perpendiculaire

- 1 - Ligne principale
- 2 - Aiguillage principal
- 3 - Verrouillage
- 4 - Voie de sécurité
- 5 - Fosse de déchargement de vrac
- 6 - Aire de stockage
- 7 - Ligne de pompage pour vidange des wagons citernes
- 8 - Voies de garage
- 9 - Pont peseur automatique
- 10 - Passage à niveau
- 11 - Voie publique
- 12 - Chemin privé

A

B

Etude préalable.

Tout raccordement nouveau (comme toute extension de réseau privé) fait l'objet d'une étude de base gratuite par les services locaux de l'Exploitation, de la Voie, et les services commerciaux de la SNCB, menée en commun avec la direction de l'entreprise. Cette étude, rendue nécessaire par les caractères propres de l'entreprise et de son implantation, comprend l'examen de trois grands types de problèmes:

- l'opportunité économique d'un raccordement ferroviaire dans l'entreprise;
- les conditions d'exploitation et de desserte;
- les aspects techniques du raccordement: courbes, aiguillages, pentes, etc.

Aspects techniques et financiers

La SNCB livre et pose elle-même les 18 premiers mètres de voie, l'aiguillage à la ligne principale et l'appareillage de sécurité nécessaire. Le client ne paie que les frais de main-d'œuvre de ce travail; chaque année, il acquitte une redevance minime pour l'usage du matériel placé. L'entretien de ce matériel incombe à la SNCB, qui s'en charge sans frais pour le raccordé.

La préparation de l'assiette, l'achat des voies, la pose de celles-ci et des aiguillages à l'intérieur du terrain industriel (hormis les 18 premiers mètres) sont à charge de l'entreprise embranchée.

Les courbes doivent présenter un rayon minimal de 180 mètres. Si cela s'avère vraiment impossible, la règle peut être transgressée jusqu'à un certain point. Mais l'entreprise raccordée a tout intérêt à utiliser le rayon de courbure le plus grand possible, pour trois raisons:

- limiter le risque de déraillement;
- éviter une trop grande usure du rail;
- ne pas allonger inutilement le temps de desserte. En-deçà d'un rayon de courbure de 150 mètres, il faut desserrer l'attelage des wagons, autrement dit l'allonger, afin de franchir les courbes sans difficultés; cela entraîne une perte de temps.



Toutes les constructions en installations proches des voies doivent être établies dans le cadre des règles relatives au respect du gabarit des wagons et des engins de traction. La SNCB peut aider au choix d'un entrepreneur; et elle garde à tout moment le contrôle des travaux. Sur demande, elle peut gratuitement dessiner le tracé des voies. Elle se tient à la disposition des firmes pour donner toute information utile tant après qu'avant la construction du raccordement.

1: Aiguillage principal, début du raccordement.

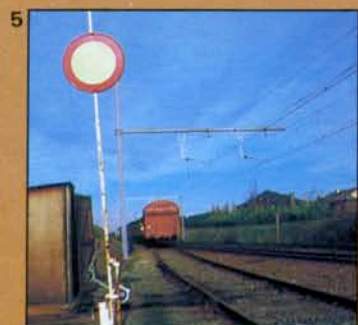
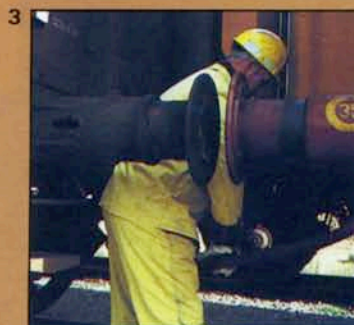
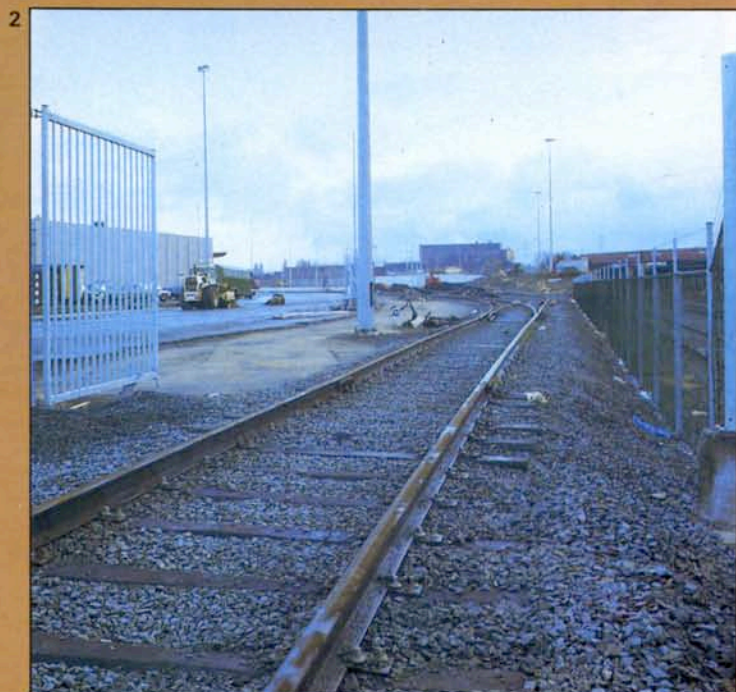
2: 18 premiers mètres posés par la SNCB.

3: Mise des wagons à disposition sur le raccordement.

4-5: Manœuvre à l'entrée du raccordement.

6: En parallèle à la ligne principale.

LE RACCORDEMENT PRIVE



LE RACCORDEMENT PRIVE



1



1: Un bloc d'arrêt, qu'on appelle parfois le "chien", garde l'entrée du raccordement pour éviter tout mouvement imprévu des wagons vers la ligne principale.

2: Un patin de freinage immobilise les wagons garés.



2

A qui s'adresser?

- au plan local:
 - à l'ingénieur principal du service de la voie du groupe.
- au plan national:
 - Direction de la Voie, service 36 85, rue de France, 1070 Bruxelles, tél. 02/523 80 80
 - * division 36-1 (affaires en néerlandais), poste 2361
 - * division 36-2 (affaires en français), poste 2362
 - Le client peut aussi s'adresser au service Conseils à la clientèle marchandises de la Direction de l'Exploitation, tél. 02/523.80.80, poste 2143. Ce service étudiera les possibilités de raccordement en fonction du terrain, de l'exploitation, du nombre et du type de wagons à traiter, et des moyens de traction de l'entreprise.



BRUCARGO SNCB

dans les nouveaux bâtiments FRET
de l'aéroport national

(B)

La SNCB dispose actuellement d'un service complet à l'aéroport national en ce qui concerne le trafic des envois de détail.

- colis postaux internationaux avion à l'arrivée.
- colis postaux internationaux avion au départ.
- acceptation de tous les envois de détail (grande vitesse, express, colis postaux) aussi bien en service intérieur qu'en service international.
- livraison des envois adressés "Brucargo bureau restant".
- dédouanement des envois.



- 1: Le bâtiment administratif.
- 2: La route à suivre.
- 3-4: L'entrepôt SNCB.



SNCB BRUCARGO

OÙ

- Dans le bâtiment administratif de BRUCARGO, à 1931 Zaventem, deuxième étage, bureaux 7203 à 7216.
Téléphone 02/218.60.50, postes 4333 (importation)
4272 (exportation)

Opérations administratives concernant surtout les colis postaux internationaux.

- Au magasin marqué B à côté du bâtiment administratif.
Acceptation et taxation des envois et paiement des frais de transport. Pour les clients en compte courant avec la SNCB, ces frais sont mis en compte au moyen de la facture décadaire habituelle.

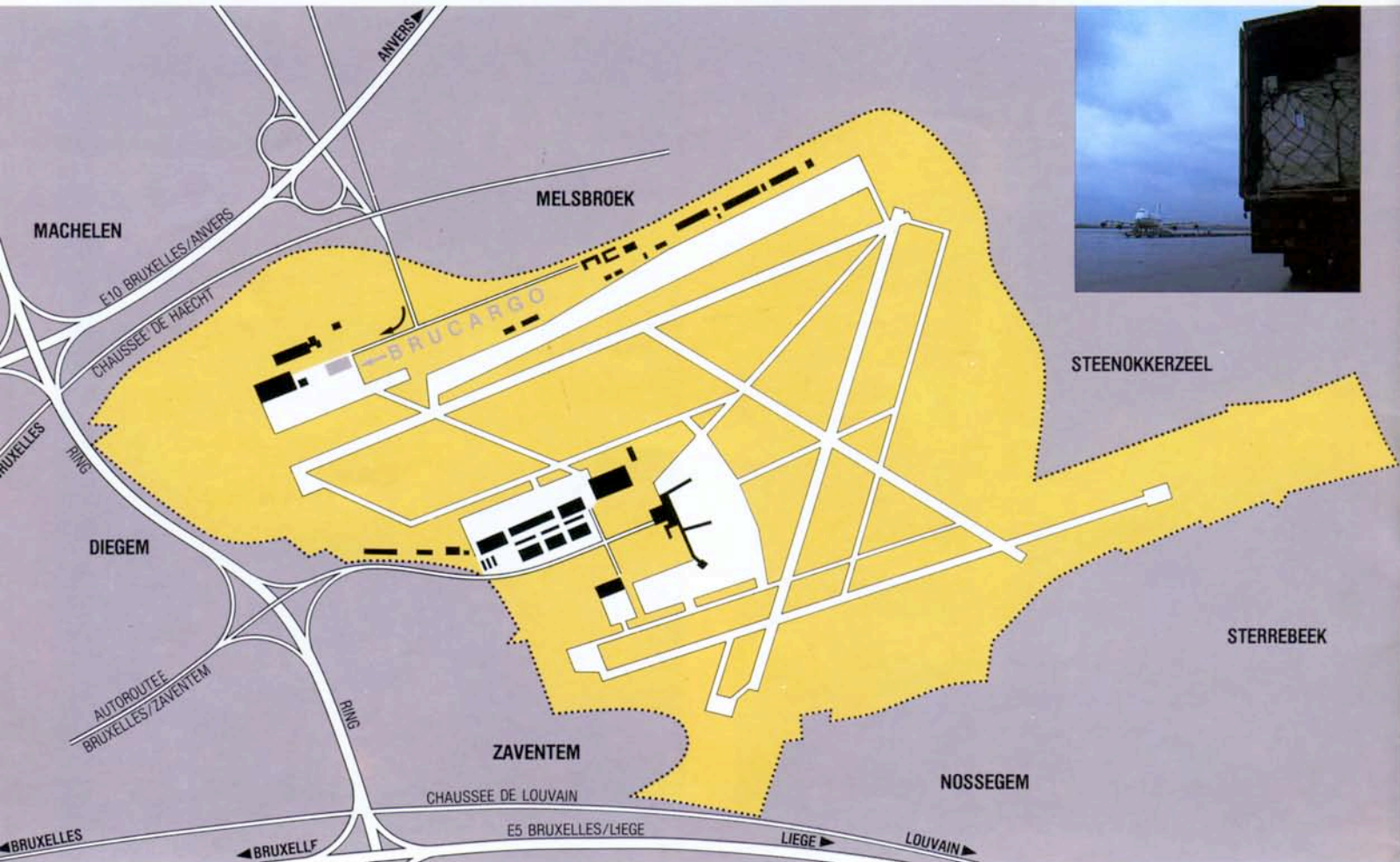
La route la mieux indiquée pour atteindre le complexe BRUCARGO est l'autoroute E 10 (Bruxelles-Anvers), accessible par le grand Ring de Bruxelles. Il suffit de suivre le fléchage.

OUVERTURE

Du lundi au vendredi, de 8 heures à 16 heures 30.



L'entrepôt SNCB: trois portes dans les halles communes.



SNCB-COLIS A BRUCARGO



Nul n'ignore plus, parce que toute la presse en a parlé, l'installation des services du fret aérien à Zaventem dans un nouveau complexe dénommé BRUCARGO, qui héberge des sociétés de transport diverses.

La SNCB étant la plus grande entreprise de transport du pays, elle ne pouvait rester absente de ce centre de fret. Elle a un rôle à jouer dans les parties terrestres des transports assurés partiellement par avion.

Elle occupe donc une surface dans la zone commune de Brucargo, où diverses opérations peuvent être effectuées. C'est bien sûr SNCB-COLIS qui se charge de ce travail, répondant ainsi au besoin de créer un service polyvalent à proximité de l'aéroport national.

Ce service comprend le bureau d'échange des colis postaux avion tant au départ qu'à l'arrivée, qui a été entièrement transféré à Zaventem; une agence en douane; un service de livraison des envois expédiés "Brucargo bureau restant". Bien entendu, il peut traiter aussi tous les envois en service intérieur qui seraient remis ou expédiés à Zaventem même.

Notons que l'agence en douane est compétente pour le dédouanement import-export des colis postaux internationaux, le dédouanement des envois transportés par chemin de fer avant ou après le transport aérien ou à faire continuer à l'appui de documents "transit", et le dédouanement à l'exportation des envois "rail" et des colis postaux internationaux acceptés sur place pour être expédiés à l'étranger.

L'acceptation et la livraison des colis ont lieu au magasin voisin du bâtiment administratif. C'est là aussi que les frais de transport sont payés par le client, à moins que celui-ci dispose d'un compte courant, auquel cas la taxation de ses envois est portée dans sa facture décadaire habituelle.

Ce nouveau service sera repris au fascicule V des tarifs marchandises sous la dénomination BRUCARGO, avec Bruxelles comme point de taxation.

Les indications pratiques (où, quand, comment) sont données dans les deux pages précédentes, qu'il suffit de détacher de la revue pour conserver ces données en permanence sous la main.



Nouvelles liaisons de jour BELGIQUE - SUISSE

3 trains rapides modernes
le matin, à midi, l'après-midi,
dans les deux sens.



TC nolet conseils

- Voitures modernes, des types Corail et Eurofima
- 1^{re} et 2^e classe, sans supplément.
- Voiture restaurant et/ou minibar dans chaque train.



la Grande-Bretagne
2 heures plus vite

supplément Jetfoil 350F seulement
*par trajet sur le tarif normal train-bateau-train

train
JETFOIL
train

LA GRANDE-BRETAGNE EN JETFOIL: 2 HEURES PLUS VITE.



SERVICE JETFOIL OSTENDE-DOUVRES-LONDRES du 31 mai 1981 au 22 mai 1982

Provenance	N° du train	Ostende		Douvres (W docks)		Londres Victoria	
		A	D	A	D	A	A
Anvers	1756		6.50 (a)	7.30 (a)	8.04 (a)	9.40 (a-b)	
Bruxelles	805	7.58	8.40 (c)	9.20 (c-d)	9.50 (c-d)	11.17 (c-d-e)	
Bâle	298	9.04					
Tauern Express	218	9.29					
Salzbourg	1218	9.41	11.50 (f)	12.30 (d-f)	13.04 (d-f)	14.36 (d-f-g)	
Roosendaal	1759 (h)	10.58					
Cologne	320	11.14					
Cologne (Saphir)	IC 148/428	12.43					
Roosendaal	1761	12.58	13.50 (c)	14.30 (c-d)	15.04 (c-d)	16.36 (c-d-i)	
Villach	1212	13.03					
Bruxelles (Aix)	810	13.14					
Vienne-Ostende Express	224	13.55					
Cologne	312	15.14					
Roosendaal	1764	15.58	16.40 (j)	17.20 (j)	18.04 (j)	19.36 (j-k)	
Bruxelles	813	16.14					
Roosendaal	1767 (h)	18.58	19.45 (c)	20.25 (c-d)	21.04 (c-d)	22.36 (c-d-l)	
Cologne	322	19.18					

Comme nous l'avons annoncé déjà dans notre précédent numéro, la Régie des Transports Maritimes organise dès le 31 mai des traversées Ostende-Douvres très rapides en jetfoil: à peine 1 heure 40 de mer.

Le jetfoil, autrement dit l'hydroptère, est un moyen de transport rapide et silencieux conçu il y a une vingtaine d'années par Boeing Marine Systems, une division du grand constructeur aéronautique. Depuis lors, il n'a cessé d'évoluer, suivant à sa manière la technologie des avions jets. On peut d'ailleurs le considérer comme une combinaison d'avion et de bateau, composé, sous la ligne de flottaison, d'ailerons d'acier à commande informatisée reliés à une coque d'aluminium, et propulsé par deux turbines à gaz de 3.700 chevaux dégageant chacune deux jets d'eau.

Le service complet train + jetfoil + train repose sur des correspondances ferroviaires assurées à Ostende et à Douvres. Nous donnons ici l'horaire de base en direction de l'Angleterre.

- a tous les jours du 31 juillet au 31 août
b le dimanche, A: 9.48
c supprimé le 25 décembre 1981
d 1 heure plus tard du 27 septembre au 24 octobre 1981
e le dimanche en période d'été, A: 11.36
le samedi en période d'hiver, A: 11.36
le dimanche en période d'hiver, A: 12.36

- f tous les jours du 31 juillet 1981 au 15 janvier 1982 (sauf le 25 décembre) et dès le 1er mars 1982
g le dimanche en période d'été, A: 14.48
le samedi en période d'hiver, A: 14.48
le dimanche en période d'hiver, A: 15.48
h supprimé les 25 décembre 1981, 1er janvier et 12 avril 1982 entre Roosendaal et Anvers

- i le dimanche en période d'été, A: 16.48
le samedi en période d'hiver, A: 16.48
le dimanche en période d'hiver, A: 17.48
j tous les jours du 31 juillet au 21 septembre 1981
k le dimanche, A: 19.48
l le dimanche en période d'été, A: 22.48
le samedi en période d'hiver, A: 22.48
le dimanche en période d'hiver, A: 23.48

NOUVELLE LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE

Le 1er septembre prochain, la lettre de voiture internationale fera peau neuve. Au moment même de mettre sous presse, nous avons pu obtenir un modèle de la nouvelle lettre de voiture, dont nous n'avons pas voulu différer la publication, à l'intention de nos lecteurs qui font imprimer eux-mêmes leurs documents de transport. Voici donc le premier feuillet recto/verso de la liasse. Plusieurs remarques s'imposent:

1° La version SNCB de la lettre de voiture n'étant pas encore sous presse, nous ne pouvons reproduire qu'une version trilingue français, allemand, italien

qui constituera l'annexe 1 aux PIM (Prescriptions internationales marchandises).

2° Nous avons tenu à la présenter quand-même à titre indicatif, pour avertir nos lecteurs du changement à prévoir.

3° Les mentions à porter dans les différentes cases sont exactement les mêmes que par le passé. Toutes les correspondances peuvent être facilement retrouvées sur les modèles anciens.

4° Des informations complémentaires peuvent être obtenues auprès de la

SNCB - Direction commerciale
Bureau 61.23, section 65
Rue de France, 85
1070 Bruxelles
Tél. 02/523.80.80 poste 2694

La nouvelle version de la lettre de voiture internationale pourra donc être utilisée dès le 1er septembre prochain. Mais une période de transition est prévue pour l'épuisement du stock d'anciennes formules des expéditeurs. Cette période courra jusqu'au 1er mars 1982, date à laquelle seuls les nouveaux documents pourront accompagner les envois.

X Désigner par une croix ce qui convient - Zutreffendes ankreuzen - Designare con una croce ciò che conviene (Cases - Felder - caselle 22, 27, 28, 76)

CIM Lettre de voiture Frachtbrief Lettera di vettura										43 Autorisation de chargement - Verladebewilligung Autorizzazione di carico No																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
10 Expéditeur (nom, adresse) - Absender (Name, Adresse) - Mittente (nome, indirizzo)										11										12 Déclaration - Erklärung - Dichiarazione (CIM Art. 6, 12, 15, etc.)										13 Référence expéditeur - Absender Referenz - Referenz mittente No																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
14 Destinataire (nom, adresse, pays) - Empfänger (Name, Adresse, Land) - Destinatario (nome, indirizzo, paese)										15										16 Abris-Conteneurs - Lademittel-Container - Attrezzi-Casse mobili Catégorie										17 Marque et No										18 Art - Specie										19 Merkmal und Nr. - Sigla e no																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
18 Engins échangeables - Austauschgeräte - Attrezzi scambiabili Nombre - Anzahl - Quantità										19 Wagon - Wagen - Carri No										20 Tare - Spesgewicht - Tara kg										21										22										23										24										25										26										27										28										29										30										31										32										33										34										35										36										37										38										39										40										41										42										43										44										45										46										47										48										49										50										51										52										53										54										55										56										57										58										59										60										61										62										63										64										65										66										67										68										69										70										71										72										73										74										75										76										77										78										79										80										81										82										83										84										85										86										87										88										89										90										91										92										93										94										95										96										97										98										99										100									

ORIGINAL DE LA LETTRE DE VOITURE - FRACHTBRIEF ORIGINAL
ORIGINALE DELLA LETTERA DI VETTURA

1

Désignation des monnaies et numéros de code - Währungsbezeichnungen und Code-Nummern - Indicazione della valute e cifre

DA (DZD) 92 Dinar algérien Algerischer Dinar Dinaro algerino	Esc (PTE) 94 Escudo portugais Portugiesischer Escudo Scudo portoghese	Fr S (CHF) 85 Franc suisse Schweizer Franken Franco svizzero	Leva (BGL) 52 Leva bulgare Bulgarische Lev Leva bulgara	Oes (ATS) 81 Schilling autrichien Österreichischer Schilling Scellino austriaco
DH (MAD) 93 Dirham marocain Marokkanischer Dirham Dirham marocchino	FF (FRF) 87 Franc français Französischer Franken Franco francese	Ft (HUF) 55 Forint hongrois Ungarischer Forint Fiorino ungherese	Lit (ITL) 83 Lire italienne Italienische Lire Lira italiana	Pla (ESP) 71 Peseta espagnole Spanische Peseta Peseta spagnola
Din (YUD) 72 Dinar yougoslave Jugoslawischer Dinar Dinaro Jugoslavo	Fl (NLG) 84 Florin néerlandais Holländischer Gulden Fiorino olandese	ID (IDR) 99 Dinar iraquien Irakischer Dinar Dinaro iracheno	L.Lib. (LBP) 98 Livre libanaise Libanaisches Pfund Libanese	Rbi (SUR) 20 Rouble soviétique Sowjetischer Rubel Rublo sovietico
D Kr (DKK) 86 Couronne danoise Dänische Krone Corona danese	FM (FIM) 10 Mark finlandais Finnische Mark Marco finlandese	Irl. E (IEP) 60 Livre irlandaise Irisches Pfund Lira irlandese	L.Syr. (SYP) 97 Livre syrienne Syrisches Pfund Lira siriana	Ri (IRR) 96 Rial iranien Iranischer Rial Rial iranico
DM (DEM) 80 Mark allemand Deutsche Mark Marco tedesco	Fr B (BEF) 88 Franc belge Belgischer Franken Franco belga	Kčs (CSK) 54 Couronne tchécoslovaque Tschechoslovaquise Krone Corona cecoslovacca	Ltq (TRL) 75 Livre turque Türkisches Pfund Lira turca	S Kr (SEK) 74 Couronne suédoise Schwedische Krone Corona svedese
Dr (GRD) 73 Drachme grecque Griechische Drachme Dracma greca	Fr lux (LUF) 82 Franc luxembourgeois Luxemburgischer Franken Franco lussemburghese	£ (GBP) 70 Livre anglaise Englisches Pfund Sterlina inglese	M (DDM) 50 Mark de la République démocratique allemande Mark der Deutschen Demokratischen Republik Marco della Repubblica democratica tedesca	Zl (PLZ) 51 Zloty polonais Polsischer Zloty Zloty polacco
Dt (TND) 91 Dinar tunisien Tunésischer Dinar Dinaro tunisino	Fr or (LUF) 01 Franc or Goldfranken Franco oro	Lei (ROL) 53 Leu roumain Rumänische Leu Leu romeno	N Kr (NOK) 76 Couronne norvégienne Norwegische Krone Corona norvegese	\$ (USD) 02 Dollar USA USA Dollar Dollaro USA

Sections de taxation (suite) Frachtberechnungsabschnitte (Fortsetzung) Sezioni di tassazione (continuazione)										Montant - Betrag - Tassa perçu au départ bei der Abfertigung erhoben pagata alla partenza		FRANCO-FRANKO Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffe		PORT DU ÜBERWEISUNG - PORTO ASSEGNATO Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffe		Monnaie d'encasement Erhebungswährung Valuta d'incasso		
4 Port - Fracht - Porto - de - von - da		54	55 Tarif appliqué	56	57	58	59 Prix par unité	60 Poids taxé	kg	61	62	63	64	65	66 Cours	67	68	69 Cours
pour - bis - a																		
Code	64 km		65					66 Cours		67		68			69 Cours			
Cifre	Monnaie Währung Valuta	70	Frais Ge- bühren Spese	=		=		71		72		73		74				
5 Port - Fracht - Porto - de - von - da		54	55 Angewandter Tarif	56	57	58	59 Frachtsatz	60 Frachtfl. Gewicht	kg	61	62	63	64	65	66 Kurs	67	68	69 Kurs
pour - bis - a																		
Code	64 km		65					66 Kurs		67		68			69 Kurs			
Cifre	Monnaie Währung Valuta	70	Frais Ge- bühren Spese	=		=		71		72		73		74				
6 Port - Fracht - Porto - de - von - da		54	55 Tariffe applicata	56	57	58	59 Prezzo per unità	60 Peso tassato	kg	61	62	63	64	65	66 Cambio	67	68	69 Cambio
pour - bis - a																		
Code	64 km		65					66 Cambio		67		68			69 Cambio			
Cifre	Monnaie Währung Valuta	70	Frais Ge- bühren Spese	=		=		71		72		73		74				
7 Port - Fracht - Porto - de - von - da		54	55 Tarif appliqué	56	57	58	59 Prix par unité	60 Poids taxé	kg	61	62	63	64	65	66 Cours	67	68	69 Cours
pour - bis - a																		
Code	64 km		65					66 Cours		67		68			69 Cours			
Cifre	Monnaie Währung Valuta	70	Frais Ge- bühren Spese	=		=		71		72		73		74				
8 Indications de service - Dienliche Vermerke - Indicazioni di servizio										Report du recto Übertrag von Vorderseite Rapporto dal retto		Report des feuilles supplémentaires Übertrag von Ergänzungsblättern Rapporto dai fogli supplementari		Montant général Gesamtbetrag importo generale		Reliquat Residbetrag Differenza		
Somme payée par l'expéditeur Frankatur des Absenders Somma pagata dal mittente										85	86	Somme à percevoir du destinataire Vom Empfänger zu erhebender Betrag Somma da pagare dal destinatario		87	88			
Partie du port payé Davon verwendete Frankatur Quota del porto pagato										89	90	Reliquat Residbetrag Differenza		91	92			
Reliquet disponible Residbetrag Differenza										93	94	Somme à percevoir du destinataire Vom Empfänger zu erhebender Betrag Somma da pagare dal destinatario		95	96			



INTER RAIL AU SALON DES VACANCES

Comme chaque année, la SNCB occupait un stand au Salon des Vacances, en mars dernier.

Le Salon étant cette année consacré au tourisme des jeunes, la SNCB n'a pas manqué de présenter la formule Inter Rail, qui permet, pour une somme de 6.260 francs, de voyager gratuitement pendant un mois entier dans 20 pays européens et au Maroc.



B-TOURRAIL

B, c'est la Belgique. Rail désigne le chemin de fer. Tour évoque le voyage. On ne peut s'y tromper, B-Tourrail - à prononcer bétourrail - est bien une formule de voyage en train à l'intérieur de nos frontières. A ne pas confondre avec les Benelux Tourrail, Railtour, Inter Rail, etc., des formules différentes, qui vous conduisent au-delà des postes de douane.

B-Tourrail est un abonnement touristique. Il permet de voyager librement, sans limitation de kilométrage, sur toutes les lignes de la SNCB. Vous entrez dans n'importe quelle gare, et vous prenez n'importe quel train pour n'importe où.

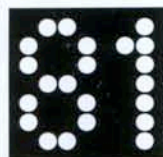
Le choix vous est offert entre deux variantes, selon votre fringale de voyages: 5 jours ou 8 jours de validité. Le B-Tourrail 8/16 vous permet de voyager pendant 8 journées à choisir librement dans une période de 16 jours. Le B-Tourrail 5/16 vous donne libre parcours pendant 5 journées choisies à votre meilleure convenance dans une période de 16 jours. Notez bien qu'une période de 16 jours peut comprendre trois week-ends.

Les prix, fixés le 1.1.1981, ne comprennent pas les suppléments éventuels pour l'utilisation de certains trains comme les TEE. Ils sont adaptés à l'âge des voyageurs.

	2e classe	1e classe
B-Tourrail 8/16		
adulte	1.390 F	2.090 F
junior	1.050 F	1.570 F
enfant	700 F	1.050 F
B-Tourrail 5/16		
adulte	1.050 F	1.580 F
junior	790 F	1.190 F
enfant	530 F	790 F

La catégorie "enfant" est celle des 6-11 ans. La catégorie "junior" va de 12 à 25 ans.

B-Tourrail est vendu du 4 avril au 30 septembre 1981 et du 15 au 31 décembre, pour les vacances de Noël. Toutes les gares peuvent vous le délivrer sans formalités préalables.



ACIERS PATINABLES: RECOMMANDATIONS

Le Centre belgo-luxembourgeois d'Information de l'Acier (CBLIA) vient de publier une brochure bilingue consacrée aux "Aciers patinables - Recommandations pour leur utilisation dans la construction". Cette brochure rappelle les règles spécifiques précises qui régissent l'utilisation des aciers patinables.

Bien que les lignes de conduite pour la conception des ouvrages et l'utilisation de ce matériau aient été définies très tôt, elles n'ont pas toujours été respectées avec une rigueur suffisante. Les causes de désordre et de détérioration ont été systématiquement analysées; elles ont permis de confirmer ou de compléter une série d'informations et de définir les mesures préventives qui favorisent l'utilisation correcte de ce matériau.

Pour mieux étayer la validité des constatations du praticien et des recommandations proposées, la brochure commence par présenter une information de base sur le comportement des aciers patinables à la corrosion atmosphérique à partir de données expérimentales rassemblées par le Centre de Recherches Métallurgiques (CRM) et provenant de notre climat ainsi que de diverses autres stations ouest-européennes.

La brochure entend ainsi contribuer à une information objective visant à une meilleure connaissance de ces aciers et à la maîtrise des problèmes que pose leur utilisation.

Le document peut être obtenu au CBLIA, 47, rue Montoyer, 1040 Bruxelles. Participation aux frais d'édition: 150 F + 6% de TVA, à verser au CCP n° 000-0034017-67.

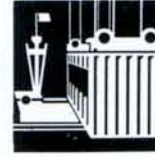


MONSIEUR LAUBER REPRESENTE LA SUISSE A BRUXELLES

Jusqu'au 28 février dernier, Monsieur Léon Cugny représentait les chemins de fer suisses (CFF) auprès de la clientèle marchandises belge. Le 1er mars, Monsieur Cugny est rentré au pays, à Bâle, pour y diriger la promotion des ventes de la société Interfrigo. En 12 ans d'activité, Monsieur Cugny a noué des contacts féconds et souriants dont les expéditeurs belges garderont sans aucun doute un excellent souvenir.

La succession de Monsieur Cugny a été prise par Monsieur GEORGES LAUBER, qui était adjoint à la représentation depuis 1977.

Sa carrière dans les CFF a conduit Monsieur Lauber de la gare de marchandises de Zürich aux représentations commerciales de Paris, de Milan et finalement de Bruxelles. Mais Monsieur Lauber a travaillé aussi à Berne, à la Direction commerciale des CFF, où il fut en relation avec les chemins de fer privés de son pays et où il se familiarisa avec les trafics internationaux; à cette époque, d'ailleurs, il participa à l'élaboration de plusieurs tarifs internationaux. Son expérience des problèmes d'exploitation et des questions commerciales sera assurément précieuse tant à la représentation des CFF qu'à la clientèle belge qui traite avec la Suisse.



INTERCONTAINER EN 1980

L'année dernière, Intercontainer a transporté 811.850 unités de 20' (TEU) et a, ainsi, pour la première fois, franchi le cap des 800.000 TEU.

Malgré la récession économique, les résultats de 1980 ont dépassé de 6,6% ceux de l'année record de 1979. Le trafic portuaire conserve, avec 60,2% du marché total, la première place en volume transporté. L'augmentation du trafic dans ce secteur a été de 3,9%, le volume atteignant ainsi 488.892 TEU. Le taux d'accroissement le plus élevé, 14,8%, a été atteint en trafic continental, les 254.538 TEU transportées représentant 31,4% du trafic global.

En examinant les statistiques trimestrielles d'Intercontainer en 1980, on perçoit très nettement l'évolution conditionnée par la récession des principaux marchés du transport (maritime et continental). Le fait que le développement du trafic maritime ait régressé dès le second trimestre de 1980, alors que le trafic continental a continué sa croissance jusqu'à l'automne est également significatif. Dans le secteur maritime, le trafic de conteneurs chargés a augmenté de 9,7% alors que les transports à vide ont diminué de 8,5%. En ce qui concerne le secteur continental, par contre, l'évolution est la même pour le trafic à vide et les conteneurs chargés.

Dans le secteur continental, les résultats atteints ont été nettement supérieurs à la moyenne globale de 6,6% dans les pays suivants: Autriche (+30), Espagne (+27), Suède (+24), RDA (+24), Suisse (+18), France (+15), Pays-bas (+13) et Yougoslavie (+10).

Vacances de 0 à 2000 m : le train.



Forfaits RAILTOUR & FTS-FRANTOUR

