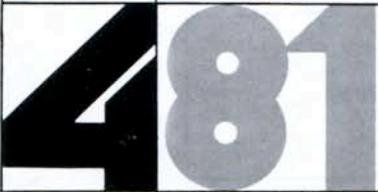


INFORMATIONS S.N.C.B.

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



4

15 JUIN

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 22299
Conception: P. Funken, Bruxelles
Imprim.: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Photos:
Ryan Europe: 6
ACEC: 13
Atlas Copco: 9
SNCB

SOMMAIRE



CONTAINER

- Athus, terminal privé, page 3.



ENTREPRISE

- Ryan Europe valorise les terrils hennuyers, page 6.
- ACEC fête son centenaire, page 13.
- Le train poissonnier, page 17.



EPOQUE

- Bruxelles, centre de fret, page 16.
- Un éclateur de roches sans explosif, page 19.



EQUIPEMENT

- La fosse de déchargement, pages 9-12.



NOUVELLES B

- La SNCB en 1980, page 18.
- Commande de wagons Tads, page 19.
- Présence à Interfish '81, page 19.
- Changement d'adresse important, page 19.

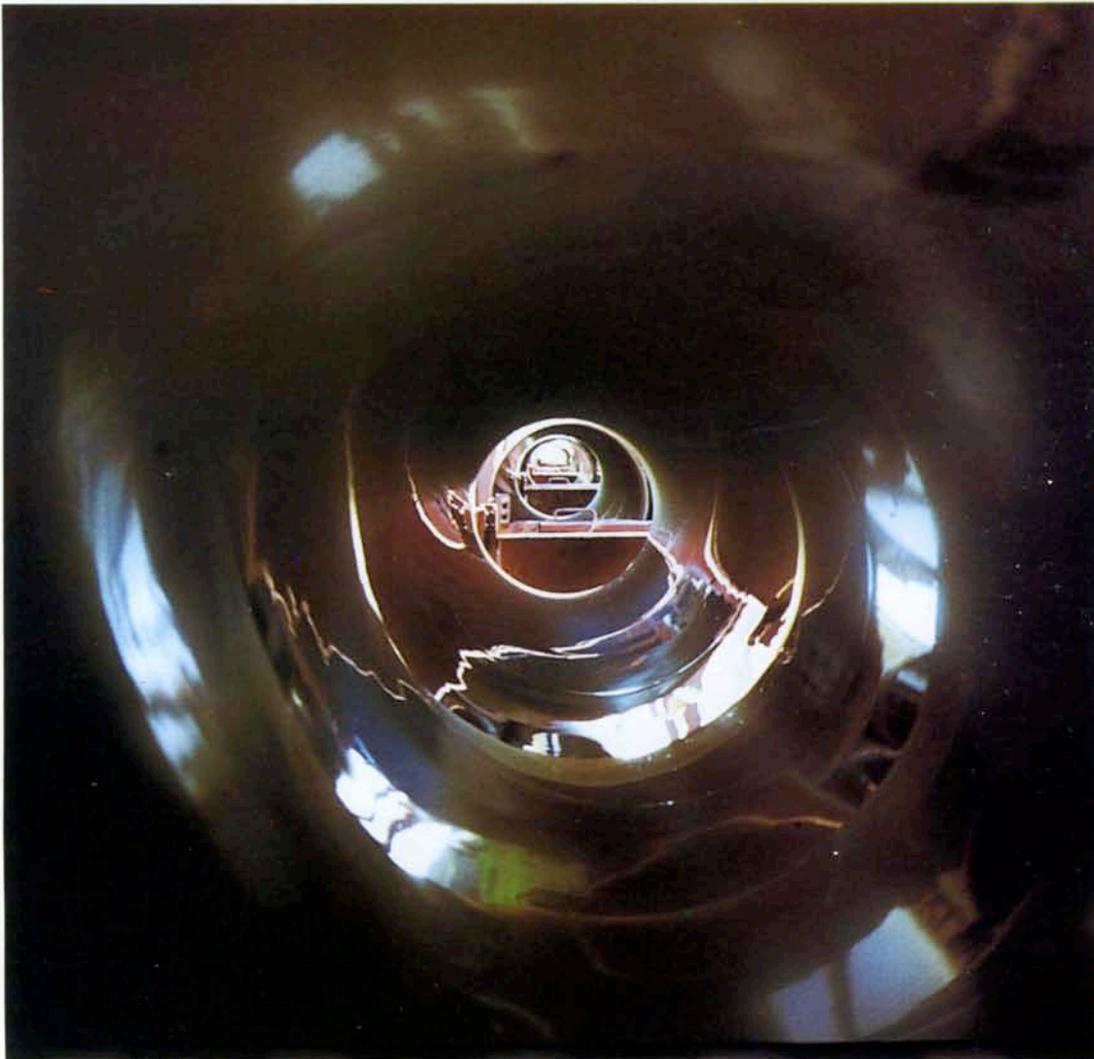
EDITORIAL

Il était une fois un wagon-citerne tout fatigué de transporter des chargements très lourds. Sa ceinture jaune-orange lui valait des attentions particulières: on tient toujours à l'œil un transport de produits dangereux.

Un jour, vraiment très las, il se mit à soupirer longuement. Et son haleine sentait le gaz. D'urgence, on le fit ausculter par un médecin spécialiste. On prit son pouls et sa température, on écouta ses poumons. Rien n'y fit; personne ne le déclara en incapacité de travail. Son patron, l'expéditeur, lui confia donc une nouvelle mission. Et le wagon soupira de plus belle. Quelques uns s'en émurent. Des journalistes, entre autres, élevèrent la voix: les soupirs du wagon mettaient la population en péril. Effectivement, la population l'avait échappé belle, grâce à des cheminots à l'odorat subtil et à la conscience droite.

Ceci n'est pas un conte pour enfants. C'est la réalité des affaires.

Le transport, c'est toujours un contrat bilatéral: tu acceptes mes conditions, je respecte les tiennes. A chacun de jouer le jeu honnêtement. Bien sûr, lorsqu'il s'agit de produits dangereux, pour offrir le transport le plus sûr, le chemin de fer pose beaucoup de conditions strictes. S'il dégage sa responsabilité "commerciale" quand on ne s'y aligne pas, il en assume une autre, majeure, qu'on peut appeler "morale", en accomplissant son rôle avec soin, dans l'intérêt des hommes et des matières. Ce service n'a pas de prix sonnante et trébuchant, mais un prix inestimable pour la communauté, et qui lui fait honneur.



INLAND TERMINAL ATHUS



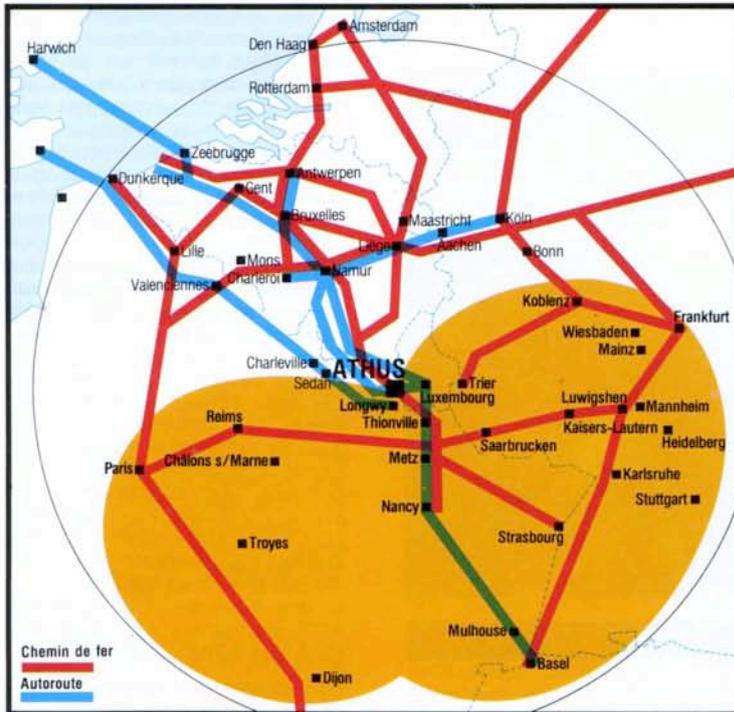
Reconvertir des travailleurs. Tel était l'objectif des forces vives au sud de la province de Luxembourg lorsqu'en septembre 1977 l'usine sidérurgique d'Athus ferma ses portes, laissant inactifs 1.700 cadres, employés et ouvriers.

On se souviendra qu'à l'époque, les partenaires sociaux avaient constitué une "cellule de l'emploi" chargée de la subsistance des travailleurs licenciés de moins de 55 ans. Parallèlement, la Société de Diversification Belgo-Luxembourgeoise, SDBL, se préoccupait de créer de l'emploi nouveau, ou tout au moins d'en étudier les possibilités et de favoriser les initiatives.

Terminal container privé

En juillet 1978, la SDBL prend contact avec Paul Viot, ingénieur, ancien responsable des transports de l'usine d'Athus. "Que pouvez-vous faire?" Paul Viot connaît bien les problèmes de transports. C'est pour cela, d'ailleurs, qu'IDELUX l'avait chargé, 10 ans plus tôt, d'étudier avec la SNCB les chances de succès d'un terminal pour containers dans la région. En 1971, il avait remis des conclusions négatives et l'étude était restée sans suite. Il se souvient de ce travail et ressort l'étude de ses tiroirs pour en actualiser les données. Il réalise cette actualisation au sein d'une commission où siègent également des représentants de la SDBL et de la direction commerciale de la SNCB. Le groupe de travail remet en septembre un nouveau rapport, positif cette fois, le nombre de containers manipulés en Belgique ayant quintuplé depuis 1971. Et le 15 octobre - les choses n'ont pas trainé - le conseil d'administration de la SDBL donne son aval pour la construction à Athus d'un terminal container privé.

Quatre mois plus tard, la première rame de containers arrive au terminal. En fait, tout aurait pu commencer le 2 janvier, mais la neige et le froid sibérien ont ajourné l'ouverture de l'installation.



DU TRAVAIL POUR LE SUD LUXEMBOURG



3 voies, 2 hectares, 1 grue

Pour établir ce terminal, Paul Viot a choisi un lieu qu'il connaît bien: le raccordement ferroviaire de l'ex-usine d'Athus et son faisceau de travail. Des six voies existantes, on en a conservé trois, sur une longueur de 200 mètres. A côté d'elles, on a coulé un hectare de tarmac qui constitue l'aire principale de travail. Et au-delà, on a nivelé une autre surface d'un hectare, qu'on a recouverte de déchets de haut fourneau, d'où une assise convenable pour créer un parking d'une capacité de 1000 containers de 20 pieds.

Les bureaux? Ils sont là, tout proches; il suffit de les remeubler. Paul Viot revient donc s'installer dans le même local d'où il avait dirigé les transports de la sidérurgie.

Voilà pour l'infrastructure. Restait à doter le terminal d'un moyen de manutention. Pont portique ou grue mobile? Paul Viot a son idée: "J'exclus le portique pour un terminal terrestre".

Il va lui-même commander en Italie une grue Belotti, la première du genre qui travaille en Belgique. Pour lui, elle a de nombreux avantages. Elle est la seule capable de gerber les containers sur quatre hauteurs. Elle prend peu de place, moins en tout cas qu'un portique classique. Elle travaille vite: compte tenu de la précision nécessaire pour le calage, elle transfère un container de camion à wagon en moins de 5 minutes.

Elle peut, de toute évidence, traiter 200 containers en une journée. Et elle possède un atout complémentaire: avec l'appoint d'un cadre muni de bras et de pinces, elle peut aussi manipuler des véhicules routiers, semi-remorques et caisses mobiles. Ajoutons qu'elle coûte moins cher qu'un portique et qu'on peut en disposer dans un délai nettement plus court. Elle a tout pour plaire.

La SDBL, jouant le rôle de promoteur, achète l'engin, à charge pour le terminal de le rembourser.

sent un capital de 2.400.000 francs, auquel la SDBL, septième coopérateur, ajoute 5 millions. Deux nouveaux venus ne tarderont pas à rejoindre le peloton, CAST et SABELUX, portant le capital à 7.600.000 francs.

On saisit tout de suite l'avantage de ce choix: rassembler des transporteurs maritimes et routiers, c'est assurer au terminal une base de trafic à laquelle une prospection dynamique ajoutera les compléments nécessaires; et travailler avec TRW, c'est ouvrir le terminal au ferroutage, technique mixte promise à un réel développement.

Voilà, en gros, ce qu'est l'Inland Terminal d'Athus. La relation forcément sommaire donne à l'ensemble un côté conte de fées.

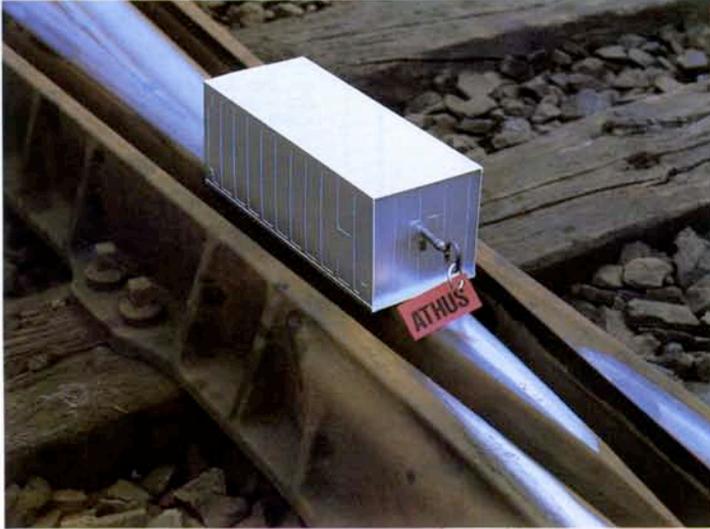
Mais il ne faut pas s'y tromper. Le trafic moyen de la première année, 150 containers par mois, n'aurait pu assurer la survie du terminal; la moyenne de l'année dernière, 300 containers mensuels, n'y aurait pas suffi non plus. Avec 500 containers cette année, l'équilibre peut se faire, et les 600 prévus en 1982 ne seront qu'une étape avant la barre des 1.000 containers par mois que Paul Viot compte bien atteindre.

Cela correspond, d'ailleurs, à sa stratégie initiale: démarrer modestement, sans suréquiper le terminal, l'amener en trois ans à son seuil de rentabilité et poursuivre une progression prudente, attentive aux problèmes logistiques.

Situation idéale

On peut se demander pourquoi ne pas avoir installé ce terminal à Stockem, gare de formation, à 17 kilomètres seulement. D'un point de vue ferroviaire pur, l'avantage est en effet évident. Mais aux réponses qu'on aura lues entre les lignes qui précèdent, il faut ajouter un argument de poids, l'investissement. Il aurait fallu 40 millions pour installer le terminal à Stockem; à Athus, 13 ont été suffisants. Pouvait-on hésiter?

Sa situation, à la rencontre de trois frontières, confère au terminal d'Athus un avantage incontestable. Si, le prenant pour centre, on trace autour de lui un cercle de 300 kilomètres de rayon, on englobe bien sûr les ports belges. On peut dessiner, au sud, une sorte de pomme dont le périmètre renferme des zones industrielles importantes. Dès lors, le raisonnement est simple. Le



Coopérative

Si la SNCB a participé à l'étude, elle n'est pas, en tout cas, propriétaire du terminal. Il faut donc bien constituer une société pour gérer celui-ci. Six partenaires acceptent de fonder une coopérative: TRACTO, la branche "route" de l'armement belge CMB, RAILTRANS, société d'encouragement à la containerisation par fer, SOMEF, GONDRAND, TRW et DUROT. Ensemble, ils réunis-



transporteur routier ne peut pas espérer couvrir plus de 500 kilomètres par jour. Un aller-retour entre Zeebrugge ou Anvers et une localité comprise dans notre pomme lui demanderait deux journées. Si les containers sont acheminés en train des installations portuaires jusqu'à Athus, le routier chargé du transport terminal pourra remplir sa mission dans les 24 heures, aller et retour. Donc, même délai d'acheminement.

Le groupage ferroviaire a pour effet de réduire le coût du transport en territoire belge (en service intérieur, le kilomètre coûte moins cher qu'en international). Si l'on y ajoute les frais de manutention à Athus et le prix routier terminal, on reste en-deça du prix d'un acheminement routier de bout en bout. L'Inland Terminal Athus peut donc proposer à la clientèle un tarif qui ne la laissera pas indifférente. Ainsi, un concept Marché Commun assorti d'avantages nationaux donne pleine valeur à une installation dans laquelle certains pourraient ne voir que complaisance.

Provoquer les clients

Bien sûr, l'acquisition du trafic n'est pas toujours simple. En plus de celle qui existe déjà, Paul Viot veut faire naître une clientèle neuve, en "provoquant" les entreprises de la région. Les "provoquer", c'est dire à celles qui utilisent déjà le container: je ne conçois pas que vous ne veniez pas à Athus car Athus est plus économique (et d'argumenter sur base des tarifs établis); c'est aussi encourager les autres entreprises à containeriser leurs expéditions lorsque rien dans leur production ne s'y oppose sans appel. Ici, il faut s'armer d'une longue patience et de trésors de conviction, pour vaincre des traditions et des a priori tenaces. Containeriser, pour ceux dont ce sera la tâche quotidienne, c'est s'engager à travailler tout autrement, avec de nouvelles méthodes. Si l'on s'accorde pour reconnaître de grands avantages à la

containerisation, il faut convenir que cette mutation est en quelque sorte une agression psychologique à l'égard d'hommes qui ont toujours travaillé d'une autre manière. Paul Viot a entamé cet effort. Déjà une entreprise de la région a essayé la containerisation. Avec succès semble-t-il. Reste maintenant à franchir le pas. Cela ne se fait pas immédiatement, on l'imagine. Mais la graine est semée, le bon sens la fera fleurir un jour.

La clientèle convaincue, un autre problème se pose. Pour garder sa confiance, le terminal doit absolument lui fournir un service en tout point impeccable, aussi bon en tout cas que ce qu'elle obtenait auparavant.

Problème camion

Le chemin de fer établit des liaisons régulières entre les ports et la région du sud Luxembourg. Il ne peut donc rencontrer aucune difficulté dans l'acheminement rapide des containers. Mais ces derniers une fois déchargés, il convient de les distribuer aussi rapidement. Le problème "camion" est posé.

Tracto a installé un bureau à Athus et entretient un parc de véhicules-châssis entièrement voué à la desserte du terminal. Par ailleurs, un transporteur routier de la région, qui faisait rouler ses trois camions en grande partie pour la sidérurgie, a décidé une reconversion afin de parer aux difficultés nées pour lui de la fermeture de l'usine. Il possède aujourd'hui 10 véhicules et a bien remonté la pente en travaillant dans cette combinaison ferro-route.

Pourtant, la courbe de trafic présente une forme sinusoïdale, dont les crêtes correspondent, le plus souvent, aux arrivages de bateaux dans les ports. Les jours à 20 containers, le terminal peut faire face. Les jours de pointe, les camions manquent. Et les jours maigres, les routiers voient leur productivité s'effiloche.

Dans l'optique d'une progression continue, d'une extension de la clientèle et du trafic, le problème deviendra aigu. Trouvera-t-on assez de véhicules, les trouvera-t-on immédiatement, pour fournir un service toujours aussi bon? Paul Viot vise à atteindre un nombre de containers et un nombre de camions suffisants pour raboter les variations, pour pouvoir offrir aux partenaires routiers un meilleur équilibre entre l'investissement et le volume de prestations à réaliser. Il redoute l'extension brusque du volume de trafic, qui le mettrait en grande difficulté, et il poursuit son idée de base: la prudence, la progression constante, qui permet de prendre en temps voulu les dispositions nécessaires.

La sinusoïde touche également le terminal lui-même. Sur les huit membres du personnel, trois sont grutiers. Il faut cela pour faire travailler un terminal ouvert tous les jours de 7 à 22 heures. Paul Viot s'est demandé comment compenser la charge que représentent ses grutiers en-dehors des moments de prestation réelle - manutention des containers et entretien de la Belotti - tant que la capacité maximale n'est pas atteinte. Il existait une solution: mettre en service un petit atelier de réparations des containers et y occuper les grutiers inactifs. L'atelier fonctionne. Il rend d'incontestables services et met un peu de beurre dans les épinards du terminal.

Complémentarité

Ainsi, l'Inland Terminal d'Athus se présente-t-il comme une petite entreprise promise à l'extension.

La SNCB trouve dans ce terminal la possibilité d'enregistrer un trafic intérieur supplémentaire. Et dans ce processus, elle se rapproche de son partenaire routier, trouvant avec lui une complémentarité qui fait bien l'affaire de la clientèle et revalorise une région qui en avait besoin.



Avec 3.460 unités traitées en 1980, une probabilité de 5 à 6.000 containers cette année, le terminal fait son chemin. On parle aujourd'hui de créer un terminal routier parallèle au terminal ferroviaire. On n'en est qu'au stade des études; et d'ores et déjà, on sait que l'investissement sera bien plus lourd à porter. Pour notre part, nous avons limité notre regard à ce qui concerne le fer. C'est la réalité actuelle, c'est un espoir luxembourgeois du chemin de fer.





Dans tout terril non "brûlé", il reste du charbon potentiellement récupérable. Du charbon qui a échappé aux lavoirs des charbonnages et a été rejeté mélangé aux matières stériles et aux terres extraites des galeries des mines.

Récupération - Recyclage de matières premières

Quand l'opération s'avère économiquement rentable, le combustible solide récupéré après relavage des terrils est profitable à notre industrie. Avec un taux de cendres pouvant aller jusqu'à 35%, il convient fort bien aux brûleurs des centrales électriques. Et s'il est plus cendré, sous forme de "schlamm", il sert à la fois comme calorie résiduelle mais aussi comme matière première pour les cimenteries.

Cette idée de valorisation des terrils n'est pas vieille. Elle avait peu de chance de s'imposer à l'âge de la sécurité énergétique plus précisément au moment où le fuel était abondant et peu coûteux; au milieu de la décennie passée, depuis la pénurie et le renchérissement des produits pétroliers d'une façon générale, elle est apparue clairement comme une contribution utile au combat pour une moindre dépendance des pays occidentaux.

L'un des plus importants exploitants de terrils en Belgique, Ryan Europe, travaille dans les régions de Charleroi et du Centre depuis une dizaine d'années. Propriété du groupe anglais Ryan et de la Shell dans le rapport moitié/moitié, cette société fournit chaque année quelque 400.000 tonnes de charbon aux centrales électriques dans le cadre de l'approvisionnement programmé par le Pool des Calories, et autant de schlamms que les cimenteries lui achètent.

ENERGIE ET ENVIRONNEMENT



Ses moyens? Des hommes entreprenants - ils sont 310, dont 260 salariés - et un matériel adéquat qu'elle implante pour 2 à 4 ans au pied du terril à exploiter. Elle a réalisé l'année dernière un chiffre d'affaires de 650 millions de nos francs, et au cours des trois dernières années, un bénéfice de 50 millions s'est dégagé.

Investissement

La valeur à neuf de l'équipement installé sur un nouveau chantier représente un investissement de plus de 100 millions. Chaque fois, c'est une petite entreprise qu'il faut implanter: lavoirs, bandes transporteuses, bâtiments de service, pompage, matériel roulant approprié...

Récemment, la S.N.C.I. a accordé à Ryan un prêt de 250 millions avec garantie de la Région Wallonne pour permettre la réalisation d'investissements dans la période 81/82. Cet argent servira, entre autres, à l'acquisition de lavoirs d'un type nouveau, très performants, constitués de cyclones à liqueur dense. Cet outil, utilisé pour la première fois en Belgique et pour la première fois au monde dans l'exploitation de terrils, est le seul capable d'at-

teindre un optimum économique de production en fonction d'une connaissance quasi parfaite des courbes de lavabilité d'une part et d'une action programmée sur les densités de coupure d'autre part. Un tel matériel, on l'aura compris, doit améliorer l'efficacité du travail de Ryan Europe et par là même son intérêt pour l'industrie.

Précisons - car la direction de Ryan Europe insiste fort sur ce point - que les prêts accordés sont toujours remboursables et non à fonds perdus.

- Nous ne touchons pas un franc de subside pour ce que nous faisons. Voyant notre activité, les gens nous assimilent souvent aux charbonniers et nous croient alimentés par les deniers de la communauté. Ils se trompent. Nous vivons de notre travail, de nos ventes, de notre seule initiative.

Voilà qui est net. Et le ton ferme employé pour une telle déclaration provient sans doute des difficultés que la firme rencontre. Difficultés de tout ordre, on le verra. Un terril ne constitue pas un mystère en soi, mais sa composition peut réserver des surprises. Supposons qu'à un moment de son

existence, le charbonnage ait rencontré une veine d'argile. Il a bien fallu évacuer cette terre avant de retrouver un milieu schisteux. Où l'a-t-on mise? Sur le terril, bien entendu, créant ainsi une couche tout-à-fait stérile. Comme il n'existe pas de véritable "cadastre" de chaque terril, l'exploitant peut, en cours de travail, tomber sur une telle tranche et dès lors connaître un passage à vide pendant le temps nécessaire pour l'épuiser. Les sondages effectués en plusieurs endroits du terril ne préservent pas de ces passes difficiles. Le carottage permet toutefois d'évaluer de manière assez précise la teneur globale probable du terril en charbon, autrement dit la richesse propre du site. Mais il ne donne pas la garantie totale d'y trouver partout du charbon. C'est une première difficulté. Car l'équilibre budgétaire de l'exploitant repose sur la richesse du terril, dont il faut, quoi qu'on fasse, déplacer tout le volume pour récupérer une moyenne de 15% de charbon. Les sondages carottés et les analyses en découlant, bien qu'étant les plus fiables aujourd'hui, ne sont malheureusement pas tout-à-fait exempts de risque...

Ryan Europe valorise les terrils hennuyers



Environnement et énergie.

Le deuxième problème intervient à la fin d'un chantier. Pour maintenir l'emploi, la société doit pouvoir attaquer immédiatement un nouveau terril. Ce n'est pas toujours très simple.

- Aujourd'hui, nous dit un responsable de l'entreprise, les gens ne raisonnent pas encore en énergie mais en environnement. Ils sont trop souvent négatifs parce que les exploitants de terrils, disent-ils, dérangent l'environnement. Il faudra peut-être arriver en pénurie pour qu'ils fassent la démarche inverse.

Une fois acquis l'accord du propriétaire du terril, privé ou public, Ryan Europe doit encore obtenir des pouvoirs publics différentes autorisations d'exploiter. Cela ne va pas sans une enquête de commodo et incommodo, au cours de laquelle les comités de quartier et la presse locale pèsent dans le jeu démocratique. Les édiles habilités à délivrer les autorisations n'ont pas la tâche facile. Pendant l'enquête, les riverains des sites à exploiter expriment divers griefs parmi lesquels, en vedette, la production de poussière et de bruit, les nuisances pour la circulation et le réseau routier, la modification du paysage. Les diri-

geants de Ryan Europe se prêtent au jeu des questions et réponses. Voici, en substance, ce qu'ils expliquent à la population. - La poussière vous inquiète parce que l'exploitation de terrils brûlés pour les fondations de routes et a produit beaucoup. Nous traitons des terrils noirs, qui n'ont pas brûlé. Leur teneur en eau, voisine de 10%, nous autorise à garantir qu'il n'y aura pas de poussière due à la matière brute traitée ou aux produits récupérés.

- Des contrôles ont été effectués chez les riverains de terrils en cours d'exploitation. On y a relevé un niveau sonore de 40 décibels au maximum. Ce n'est rien en comparaison des 60 décibels admis dans les agglomérations industrialisées comme celle de Charleroi. A titre indicatif, sachez que le passage d'une voiture élève le niveau à 75 décibels et que le niveau constant en pleine nuit atteint 30 décibels.

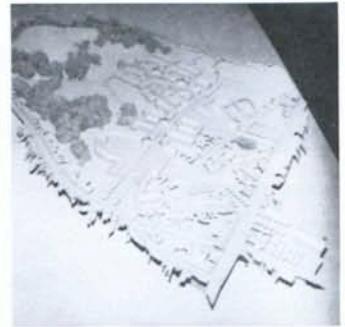
- Les expéditions ne sont pas telles que des camions quittent en permanence les chantiers. Notre trafic, en tout cas, se dilue bien dans l'animation permanente des routes, entre 7 heures et 16 heures, samedis et dimanches exceptés. Quant aux "pertes" des

camions, les déchets noirs qui souilleraient les routes voisines, elles sont peu importantes, grâce à un béton ondulé que nous coulons aux sorties des chantiers. Par ailleurs, nous faisons régulièrement passer une balayeuse à ces endroits.

- Modification de paysage? C'est un choix entre un terril quasi sans forme, inélégant, de toute façon surimposé, et une zone remodelée, reboisée d'espèces à croissance rapide, ouverte au loisir, à l'infrastructure commerciale ou sportive. Nous tenons des exemples à votre disposition.

Faute de place, nous n'avons pas développé les réponses comme le font les dirigeants de Ryan Europe: convaincre les gens prend plus de temps. Mais peut-on sensément s'opposer à l'activité d'un fournisseur d'emplois, qui contribue à l'approvisionnement énergétique de la communauté et favorise l'aménagement du territoire sans qu'il en coûte un franc au contribuable?

Ryan Europe a recensé jusqu'à présent une série de terrils utilisables. A la cadence actuelle de quatre chantiers simultanés, et se limitant à l'exploitation de terrils non ou peu boisés, la société



pourra mener son activité bien au-delà de l'an 2000.

En fournissant chaque année au Pool des Calorités et aux Ciments quelque 800.000 tonnes de combustibles solides, Ryan Europe leur assure une sécurité partielle mais réelle d'approvisionnement. Elle a permis, par ses ventes, ces 3 dernières années, une économie d'un milliard et demi de francs pour notre balance commerciale. Qui le lui reprocherait?

Gilly Vallées

A l'heure actuelle, Ryan Europe traite quatre terrils, situés à Cour-



celles, Houdeng-Aimeries, Trazegnies et Gilly. Pour les deux premiers cités, le remodelage suivi du boisement commencera fin 1981, début 1982. Et les équipes de Ryan Europe iront ouvrir deux nouveaux chantiers. Après le terril de Trazegnies, la firme espère pouvoir exploiter le terril "6 Périer Sud", un des plus riches de la région, intervenant par la même occasion dans l'assainissement des sites "Périer" et "Chenoy" désaffectés tout en procurant aux pouvoirs publics des économies de \pm 30 millions par rapport au coût d'un projet réalisé sans exploitation.

A Gilly, dans le site dit "des Vallées", Ryan Europe traite son



L'exploitation de ce terril prendra environ 5 ans. Elle devrait être terminée vers la fin 1984. A ce moment, la Ville de Charleroi, propriétaire du site dont le sol aura été réaménagé gratuitement par les soins de l'entreprise, en disposera pour la construction, notamment, d'un complexe commercial et d'un centre sportif. Il restera du terril un plateau nivelé aux pentes stabilisées par reboisement. Il est intéressant, à cet égard, de savoir que la société travaille avec des spécialistes -

ser des limites budgétaires précises. Il est possible, donc, qu'un chantier échappe au chemin de fer.

L'étude d'horaires précis sur la ligne industrielle à voie unique qui traverse le site de Gilly Vallées n'a pas posé de problèmes. Si bien que depuis l'ouverture du chantier, voilà un an, le rail a emporté 112.000 tonnes de charbon. La desserte a lieu deux à trois fois par semaine, en deux temps. Le train complet est divisé en

bande d'alimentation s'arrête; elle reprend son mouvement lorsqu'un nouveau wagon vide se trouve sous la girafe. C'est un agent des chemins de fer, monté sur une passerelle, qui dirige la manœuvre du locotracteur, faisant avancer la rame au fur et à mesure du remplissage.

A la sortie du site, le train emporte son chargement pesé et un document de transport détaillé dressé pendant le chargement même. La gare de Châtelaineau



dixième terril, pour en extraire des charbons mixtes d'un pouvoir calorifique de 5.000 Kcal, alors que le charbon importé d'outre-mer en donne 6.000.

En 80, on a monté à Gilly Vallées deux lavoirs et un filtre presse qui permet de produire plus vite les schlamms et de réduire l'étendue des bassins de dépôt de ces résidus de lavage, mais aussi des bandes transporteuses dont une aboutit au-dessus de la voie ferrée.

Une cinquantaine de personnes travaillent sur ce site où trois fronts de taille sont attaqués de façon à permettre à l'exploitation une grande souplesse. Des camions-bennes transportent des fronts aux lavoirs une moyenne de 500 tonnes par heure. Ils le font sur une piste bien aménagée, qui se déplace au fur et à mesure que l'exploitation avance, dans une sorte de vallée entre falaises à tailler et rejet de stériles.

Le charbon lavé aboutit sur des aires de stockage voisines des lavoirs tandis que les matières stériles, à la sortie d'un crible vibrant, repartent par une bande transporteuse pour être ensuite remodelés.

les agronomes de Gembloux - qui ont sélectionné des espèces particulièrement adaptées par leur croissance rapide en sol schisteux. Ajoutons qu'il est également prévu que trois bâtiments anciens de charbonnage soient maintenus sur le site réactivé, pour la joie des amateurs d'archéologie industrielle. On voit mieux, par cet exemple, dans quel esprit Ryan Europe travaille. L'exploitation s'intègre dans un plan de réaménagement établi en commun avec les instances officielles, que l'on visualise dès à présent sur une maquette (voyez la photo) qui a déjà été présentée à la population concernée.

Deux ou trois trains par semaine

Le chemin de fer est associé au travail de Ryan Europe. Chaque fois que cela s'avérera possible, l'intention de la firme est de lui confier les expéditions destinées aux centrales électriques. Chaque fois, cela signifie lorsqu'une infrastructure ferroviaire existera sur le site. Les exceptions sont rares: les charbonnages faisaient grand usage du rail. Pourtant, certaines voies ont été supprimées; d'autres devraient être rafraîchies un peu, sans dépasser

deux rames. Chacune quitte la gare de Châtelaineau par la ligne 119, qui file vers Gosselies Thiméon. Après Gilly-Sart-Culpart, elle bifurque sur la 257, ligne industrielle utilisée aussi pour quatre autres clients de la SNCB. Elle arrive alors entre les deux terrils des Vallées, où on la charge. La déclivité importante de cette ligne impose la coupure du train complet en deux rames et quelques manœuvres complémentaires en gare de Gilly-Haies: les machines de manœuvre ne pourraient pas, en toute sécurité, freiner un train de 1100 tonnes dans la descente au retour.

Une pelle mécanique ou une grue prend au tas le charbon à expédier et le dépose sur une bande d'alimentation qui monte en sautelle au-dessus de la voie ferrée. De la trémie finale, une girafe déverse dans les wagons des quantités de charbon toujours égales. Une heure et demie doit suffire pour charger un demi-train, car Ryan Europe s'est équipée d'un pesage électronique à même la bande transporteuse. Cet équipement permet de rester à tout moment dans les limites de charge prescrites. Son programme électronique part de la limite et les compteurs tournent à rebours. Le point zéro atteint, la

réunit les deux demi-rammes pour en faire un train complet qu'elle dirige actuellement vers Liège-Monsin, d'où le charbon est transféré à la centrale de Bressoux, désignée par le Pool des Calories pour cette marchandise. D'avril 80 à mars 81, on a chargé ainsi 202 rames de 10 wagons soit une moyenne mensuelle de 8 trains de 1100 tonnes avec des pointes de 12 trains.

Pour peu qu'existent les infrastructures nécessaires, le chemin de fer peut espérer emporter 50% des transports de Ryan Europe, en charbons mixtes, soit \pm 200.000 tonnes par an. Ses wagons-tombereaux Eas conviennent bien actuellement, en fonction de la destination. Il serait tout aussi facile à Ryan Europe de charger les Fals, autodéchargeurs, et pourquoi pas des BBA, que nous présentions dans un précédent numéro.

Transport en site propre pour entreprise respectueuse de l'environnement: c'est l'association idéale.



Nous sommes en 1878. Voilà quelques années, un Belge, nommé Zénobe Gramme, a inventé la dynamo. L'électricité est donc maîtrisée, utilisable. Julien Dulait a 23 ans; jeune ingénieur, il a l'intuition d'un avenir brillant pour cette source d'énergie. Avec un ouvrier, il construit une turbine hydro-électrique actionnant une dynamo industrielle.

Trois ans plus tard, voici Julien Dulait cadre d'une entreprise toute neuve, la "Compagnie Générale d'Electricité", qui fabrique à Charleroi des dynamos, des moteurs et des lampes. Cette société ne va plus cesser d'évoluer. Aujourd'hui, elle fête son centenaire. Mais regardons-la grandir.

Virage vers le monde.

En 1886, elle change de nom. Elle devient la "Société d'Electricité et d'Hydraulique". Elle prend un premier tournant en équipant la première centrale électrique industrielle du pays. Elle installe aussi la première centrale de distribution publique et monte l'éclairage public dans plusieurs villes. Elle participe en plus à l'équipement de réseaux de tramways non seulement chez nous mais aussi à l'étranger. Elle se tourne résolument vers le monde.

L'entreprise deviendra les Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi, ACEC, en 1904, sous l'impulsion du baron Empain. Et dès lors, elle ne cessera d'augmenter sa participation aux efforts belges dans bon nombre de pays du globe.

La guerre 14/18 cause un tort considérable à l'entreprise qui retrouve ses ateliers vides après un arrêt de 4 ans, alors que les progrès dans la construction de matériel électrique ont continué dans les pays concurrents.

CENTENAIRE ELECTRIQUE A CHARLEROI

Entre les deux guerres, ACEC comble ce handicap technique et, bénéficiant de l'accroissement de la consommation, reprend sa progression.

ACEC participe à la construction des réseaux électriques projetés avant-guerre. C'est la naissance de la division Transformateurs. C'est aussi l'époque de l'installation du siège de Drogenbos, qui produira de petits moteurs et des appareils de signalisation.

ACEC fournit à la France le plus gros alternateur de l'époque (71.500 kVA), participe à la mise en valeur du Congo et continue sa pénétration dans les charbonnages.

En 1945, ACEC prend un nouveau tournant. L'effort de guerre américain a favorisé les recherches au profit de l'industrie. Des ingé-

nieurs des ACEC partent en stage aux Etats-Unis, et des liens se nouent avec Westinghouse. De ce fait, les ACEC vont introduire dans leur fabrication des procédés ultra-modernes et entamer des recherches importantes dans le domaine électronique. C'est une nouvelle division de l'usine qui naît en 1946, en même temps que le Centre d'Etudes et Recherches Nucléaires, qui deviendra en 1957 la division nucléaire.

Parallèlement à la grande mutation technique, ACEC connaît dans les années d'après-guerre une série de transformations structurelles. En 1947, ACEC absorbe CEB qui devient son siège de Herstal et en 1960, la SEM qui devient son siège de Gand. Ainsi se termine le regroupement des principaux constructeurs belges sous la houlette d'ACEC. Deux



ans plus tard s'ouvre à Gerpinnes une usine de fabrication de cellules redresseuses à semi-conducteurs.

L'aventure spatiale commence en 1963 par une prise de participation dans la société ETCA (51%), Etudes Techniques et Constructions Aérospatiales.

Dès 1970, la structure de la société se modifie. Westinghouse prend d'abord une participation majoritaire dans le capital. Mais en 1977, le géant américain revend une fraction de ses parts pour ne conserver que 47,9%. La division Câblerie passe, en 1971, avec armes et bagages, à la société Câblerie de Charleroi, qui vient d'être constituée.

Entretemps, la création ou le rachat de filiales renforcent la position d'ACEC sur les marchés internationaux, si bien qu'aujourd'hui, la société belge possède des implantations industrielles dans 14 pays: Allemagne Fédérale, Argentine, Brésil, Equateur, France, Grande-Bretagne, Irlande, Mexique, Pays-Bas, Portugal, Singapour, Suède et Zaïre.

Et en 1981, pour son centenaire, ACEC présente une structure en six groupes:

1. ACEC NOORD, qui dirige l'activité des sièges installés dans la partie néerlandophone du pays;
2. un groupe Energie;
3. un groupe Systèmes électromécaniques;
4. un groupe Systèmes électroniques;
5. un groupe Matériels de série;
6. un groupe Production internationale.

Une Direction commerciale et des services centraux (administration, finances, personnel, programmation) appuient l'action de ces groupes.

Les sièges d'ACEC occupent une superficie totale de 126 hectares - dont 36 construits - en Belgique. Quelque 8.000 personnes y travaillent, ce qui amène l'effectif total du personnel, filiales et usines à l'étranger comprises, à environ 16.000 unités.

Le programme d'activité d'ACEC est orienté vers le marché des équipements de production, de transformation et de distribution de l'énergie électrique ainsi que vers le marché des équipements pour l'utilisation industrielle et domestique de l'électricité.

Au fil des ans, ACEC a mis son expérience dans les domaines électrique, électronique, mécanique, hydraulique, nucléaire et spatial au service de multiples projets en Belgique et à l'étranger. Parmi ceux-ci, on peut citer entre autres:

- l'équipement en turbo-alternateurs de grande puissance de centrales thermiques en Belgique et en République Populaire de Chine et de centrales nucléaires en Belgique;
- l'installation de groupes hydro-électriques dans des centrales d'accumulation par pompage en Belgique et dans les centrales hydrauliques classiques au Zaïre, au Pakistan, en Côte d'Ivoire et en Turquie;

- l'installation de groupes hydrauliques à bulbes à roue polaire, adaptés aux faibles dénivellations des fleuves de plaine, en Belgique;

- la fourniture et l'installation d'équipements (pièces internes de réacteurs, pompes primaires et auxiliaires, instrumentation et systèmes de contrôle, atelier d'entreposage pour combustibles) pour centrales nucléaires en Belgique, en France et en Suède;

- la fourniture de milliers de transformateurs de grande puissance et de distribution à travers le monde;

- la participation à des complexes sidérurgiques en Belgique, au Vénézuéla, en Yougoslavie, en République Démocratique allemande;

- l'automatisation de coulée continue en Belgique;

- l'automatisation de cimenteries en Belgique et en Algérie;

- l'installation de réseaux de télé-distribution;

- la participation aux programmes spatiaux internationaux.

On peut encore citer, parmi les activités des ACEC, la production de matériel d'éclairage pour nos autoroutes, le développement d'équipements militaires, comme

le transporteur de troupes Cobra, la fabrication de simulateurs de vol, dont un exemplaire est en service à l'école d'aviation de l'armée belge et qui peuvent être utilisés pour la formation des pilotes de la catégorie aviation générale.

Transports électriques

Une part significative des commandes sont passées aux ACEC par les pouvoirs publics belges et étrangers. Certaines années, ces derniers fournissent presque la moitié du travail. Et plus de 50% de leurs commandes portent sur le matériel de transport électrique. Depuis sa fondation, la société a installé de nombreux réseaux de tramways, à Naples, Koursk, Alger, Paris, Angers, Bradford, Rosario, Madras, le Caire, Madrid, etc. En Belgique, les sociétés de transports urbains sont bonnes clientes des ACEC, qui ont fabriqué la presque totalité de leur matériel. Il en est de même de la SNCB, dont pour reparlerons plus loin.

C'est le groupe ACEC qui, le premier au monde, a développé les hacheurs à thyristors à 3.000 volts pour le réglage de la tension continue des moteurs de traction. Outre une grande souplesse, ces hacheurs procurent de réelles économies d'énergie au démarrage, en accélération et au freinage des véhicules dont les moteurs en sont équipés. La SNCB a fait doter les moteurs de ses locomotives et automotrices les plus récentes de tels éléments. La STIB, entre autres, a suivi l'exemple pour la conception du métro de Bruxelles.

Enfin, le département recherche travaille actuellement à l'étude

d'un projet de transport automatisé urbain, TAU, destiné aux villes de moyenne importance.

Demain

Pour les ACEC, comme pour la presque totalité des entreprises, "demain" est relativement imprévisible. Vers quel monde la mutation économique actuelle nous conduit-elle? On ne le sait pas avec exactitude. Mais les pronostics se multiplient.

Aujourd'hui, déjà, la société éprouve des difficultés croissantes à remettre des offres compétitives au niveau international, face à une concurrence étrangère qui bénéficie de coûts de production plus favorables. C'est la même difficulté que rencontre le constructeur BN, la plupart du temps associé aux ACEC dans la prospection des marchés internationaux d'équipements de transport.

La capacité des usines n'est pas, pour l'instant, utilisée au maximum. Le carnet de commandes peut donc gonfler. Mais encore faut-il le remplir.

Pour y arriver, ACEC se crée de nouveaux moyens grâce à d'importants investissements en recherches et développement, des investissements qui dépassaient le milliard annuel à la fin des années 70. La société explore ainsi l'électronique, car la télématique, c'est l'avenir; les transports, parce que la traction électrique s'avère de plus en plus intéressante, et de plus en plus prise; et l'utilisation rationnelle de l'énergie, la révolution de notre fin de siècle marquée par les chocs pétroliers consécutifs.





Enfin, ACEC vise à "une répartition équilibrée des activités 'produits' et 'systèmes', dont la co-existence est génératrice de progrès", comme l'explique un document récemment publié.

C'est un formidable effort d'adaptation à la mutation structurelle de l'économie, qui doit permettre d'aborder demain avec les armes nécessaires pour maintenir et même améliorer la position de ce spécialiste centenaire de l'électricité.

Fournisseur et client

Le cas n'est pas unique, c'est entendu, mais il est particulièrement évident aux yeux de tous: ACEC est à la fois fournisseur et client de la SNCB.

Fournisseur, ACEC l'a été de tout temps, mais plus encore depuis la première électrification opérée sur le réseau ferroviaire belge.

Les constructeurs de locomotives et d'automotrices électriques doivent inévitablement s'associer à un partenaire spécialisé, une entreprise qui poursuit des recherches spécifiques en vue

d'améliorer toujours, au plan des performances et au plan du coût, le matériel qu'ils fournissent aux transporteurs publics. Une entreprise d'une taille suffisante pour entreprendre des programmes de construction longs et complexes sans de ce fait se lier totalement au "carrossier" et rendre par conséquent l'association momentanée plus fragile.

ACEC est une entreprise de ce genre, de cette envergure. Elle est entrée dans la presque totalité des contrats de livraison de matériel voyageurs et d'engins de traction. Pour la SNCB, elle a réalisé des progrès qui profitent dans les marchés internationaux: grâce à une grande compétence, à une haute qualité, le duo constructeur-électricien a pu livrer des véhicules au Zaïre, en Inde, en Espagne, en Corée, au Brésil...

Si l'introduction des hacheurs à thyristors fut le grand tournant des 20 dernières années, il ne faut pas croire que ce soit la seule voie dans laquelle les ACEC ont exercé leur savoir-faire. Des équipements complets de passages à niveau sont livrés, avec commande et contrôle des



barrières basculantes par relais ou appareillage statique. On peut encore mentionner des commandes de bloc automatique, et nous n'en finirions pas d'énumérer les équipements fixes étudiés, développés et installés par les ACEC un peu partout sur le réseau de la SNCB.

Dans l'autre sens, le chemin de fer se présente comme prestataire de service. Il assure le transport de matériels fabriqués aux ACEC. Transports discrets lorsqu'il s'agit d'objets emballés, chargés en wagons fermés ou plats, transports spectaculaires lorsque de grosses pièces quittent les installations à destination d'une centrale électrique ou d'une autre usine. Des transformateurs, le plus souvent, de grande section et de poids important, circulent en transports exceptionnels, posés sur des wagons surbaissés ou suspendus entre les parties jumelles de wagons spéciaux à 30 essieux ou plus.

Après étude des caractéristiques de chargement et des possibilités de passage dans le gabarit des réseaux parcourus, le bureau des transports exceptionnels de la SNCB délivre une autorisation de transport assortie de prescriptions d'horaire et d'itinéraire. Des prescriptions impératives, bien entendu, car à chaque fois, le bureau compétent a choisi la solution idéale, celle qui garantit la bonne marche de l'opération. Souvent, des techniciens de la SNCB et des ACEC accompagnent les convois, pour procéder à d'éventuels ripages, déplacements de la charge pour le franchissement de passages délicats, et en tout cas, pour exercer

un contrôle permanent sur ces marchandises extrêmement coûteuses.

Le chemin de fer ne transporte pas toutes les pièces de ce genre; la route et la voie d'eau en emportent leur part, soit que le chargement excède absolument les limites tolérables en train, soit que ces modes de transport aient un accès plus facile à l'entreprise destinataire. Le rail présente cependant des caractéristiques intéressantes pour ce type de transport. Il travaille de bout en bout, ce qui n'est pas le cas pour la voie d'eau, ACEC ayant besoin dans ce cas d'une combinaison avec le transport routier, faute d'être situé directement à la rive d'une voie navigable. Il circule en site propre, ce qui, par rapport à la route, améliore le niveau de sécurité tant du chargement que des autres usagers.

Le dernier transport ferroviaire de ce genre a quitté Charleroi en mai dernier. Il s'agissait de deux transformateurs de 220 tonnes destinés à la localité de CEBIN (BRNO) en Tchécoslovaquie. Les caractéristiques techniques de chacun des wagons utilisés étaient les suivantes:

- nombre d'essieux: 20
- tare: 140 tonnes
- poids du chargement: 220 tonnes
- poids total: 360 tonnes
- poids par mètre courant: 8,25 tonnes
- poids maximum par essieu: 18 tonnes
- vitesse maximum: 45 km/h
- rayon minimum: 140 mètres
- restriction de circulation: train spécial, ne peut rien croiser
- longueur hors tampons: 43,610 mètres
- axe en axe des secteurs d'appui: 27,350 mètres.

Notre titre reproduit exactement celui sous lequel le Secrétariat d'Etat à la Région bruxelloise organisait fin mai une journée d'information et de contact. Il s'agissait, au cours de cette journée, de décrire les infrastructures mises en place dans l'agglomération pour assurer le transport des marchandises et de voir comment celles-ci sont utilisées par les entreprises et ce que leurs usagers en pensent.

Trois modes de transport furent examinés au cours de cette manifestation: la voie d'eau, puisque Bruxelles est reliée à la région d'Anvers par un canal venu du Rupel, en trois écluses, et qui débouchera bientôt directement sur l'Escaut; la route, car la capitale dispose aujourd'hui de deux ceintures intérieures et d'un ring autoroutier qui en facilite le franchissement, et même la pénétration; le chemin de fer, car dans tous les types de transports, Bruxelles possède des équipements que l'on ne cesse de perfectionner et de développer pour que le rail assure d'une manière de plus en plus efficace l'approvisionnement et l'expédition des productions bruxelloises.

En 1977, près de 34.400 personnes travaillaient dans le secteur du transport à Bruxelles. Quelque 685 entreprises grandes et moyennes localisées dans la

zone du canal et dans les zones limitrophes occupaient environ 48.000 travailleurs. Bien sûr, la capitale de la Belgique et de l'Europe a un taux très élevé d'emploi dans le secteur tertiaire (qui fournit plus de 75% du produit géographique brut) et constitue le principal centre de consommation du pays.

Le transport routier au départ et à destination de Bruxelles représente un dixième du volume global enregistré dans le pays. Cette part a diminué depuis 1970. En fait, le volume de marchandises transportées par route a diminué d'un quart à Bruxelles depuis la crise économique.

La voie d'eau, qui travaille essentiellement au port de Bruxelles, a, elle aussi, vu sa part diminuer par rapport à l'ensemble du pays. Et son trafic a baissé de 20% depuis 1975.

De ces chiffres, donnés par le Conseil Economique Régional pour le Brabant sur base de statistiques INS, on pourrait conclure que la part ferroviaire a diminué également. Il n'en est rien. De 1975 à 1979, la part de Bruxelles dans le trafic global de la SNCB est passée de 6,2 à 7,4%, tandis que le volume de marchandises traitées par rail dans l'agglomération augmentait de 50%.

La ventilation donne une large prépondérance à la route, qui emporte les trois quarts de l'ensemble, ce qui est compréhensible dans un tissu urbain aussi étendu.

Toutes les instances autorisées prennent les mesures nécessaires pour faciliter le trafic, voire l'améliorer, en utilisant au mieux et en développant des infrastructures appropriées.

Ainsi, le port de Bruxelles peut-il accueillir aujourd'hui des bateaux du type rhénan, de 1.300 à 4.000 tonnes (ils assurent plus de 85% du tonnage total) alors que les 350/500 tonnes sont encore majoritaires dans la navigation intérieure du pays entier. Il reçoit aussi des navires de mer de 5.000 tonnes. Mais deux nouvelles écluses permettront bientôt d'y conduire des convois poussés de 9.000 tonnes et d'amener jusqu'à Willebroek des navires de mer jusqu'à 10.000 tonnes.

D'un point de vue routier, on envisage bien sûr les interférences du réseau sur l'habitat. Six autoroutes convergent vers Bruxelles, et une septième est en voie de réalisation. Des autoroutes urbaines de pénétration, mises en projet au début des années 60, sont aujourd'hui oubliées; elles auraient trop détruit, trop défiguré un habitat très dense et un en-

vironnement qui donne à l'agglomération un visage humain. Bien sûr, 165.000 navetteurs fréquentent Bruxelles en voiture tous les jours. Mais les trois ceintures, la petite, la grande et le ring autoroutier, reliées entre elles par des liaisons radiales, facilitent l'écoulement fluide de la circulation et l'insertion dans ce flux du transport des marchandises. Des travaux de liaisons directes et rapides entre le ring et les pôles industriels sont en cours ou en projet. Un fléchage adéquat permettra aux usagers de s'orienter mieux encore au départ du ring et de rejoindre sans difficultés majeures les grands centres de fret.

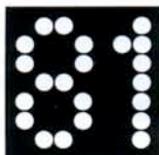
chargement vertical. Un bâtiment administratif et un bâtiment technique compléteront l'installation. Ce projet bruxellois n'est pas le seul prévu en faveur du ferroutage. D'autres investissements compléteront l'effort accompli pour le transport combiné; ils atteindront un total de 600 millions de francs. La croissance de cette forme de transport à longue distance en sera facilitée. Et cela servira aussi les transporteurs routiers bruxellois, implantés sur une plaque tournante de trafic international, à distance idéale des ports belges par la route et de l'hinterland continental par le rail.

Sur une aire de 50.000 m², trois voies de 500 mètres accueilleront les wagons, et deux portiques de 24 mètres de portée assureront le

Terminons en disant qu'avec son terminal container installé à proximité de l'entrepôt TIR et de la zone "routière", la SNCB trouve également d'autres collaborations avec les camionneurs, apportant pour sa part la longue distance à bon prix, et laissant à son partenaire sur pneumatiques la distribution fine dans un rayon plus ou moins grand.

Sur le plan marchandises, aux installations déjà citées, il faut ajouter de nombreux raccorde-

BRUXELLES, CENTRE DE FRET



LE TRAIN POISSONNIER

Depuis de nombreuses années, un train qu'on peut appeler "poissonnier" quitte Ostende et Zeebrugge chaque jour ouvrable. Unique en son genre, ce train rend d'incontestables services aux grossistes en poisson établis dans les minques de ces deux ports de pêche.

Le poisson est sans doute le produit frais le plus délicat à transporter. Il faut l'acheminer vite et dans des conditions optimales pour ne pas nuire à sa qualité. Car les destinataires, poissonniers détaillants et restaurateurs, misent essentiellement sur la fraîcheur de ce qu'ils vendent ou servent à leurs clients.

Au cours des années 70, le trafic ferroviaire de poisson a accusé un rude coup; il perdit de 1970 à 1979 une partie de son volume. Cela tient aux faits qu'un groupe de grossistes a créé son service propre de transport par route et que le marché a connu une profonde mutation, une orientation vers la vente de poisson en filets prêts à cuire au lieu de poisson "brut".

Le train poissonnier a franchi le cap et l'on a enregistré en 1980 un volume total de plus de 3.000 tonnes transportés au départ des deux minques, ce qui correspond - car cela se fait sous régime de détail - à environ 53.000 envois.

Les wagons sont chargés tous les jours en fin d'après-midi aussi bien à Zeebrugge qu'à Ostende. La SNCB les transfère ensuite à Bruges. La "reine des plages" en remet la majeure partie, environ 2.500 tonnes, tandis que Zeebrugge intervient pour 550 tonnes par an.

Le trafic n'est pas égal d'un bout à l'autre de l'année. La période hivernale, de fin septembre à Pâques, est la plus productive. Chaque mercredi, 17 wagons GImS ou IdIs sont concentrés à Bruges, 14 venant d'Ostende, les 3 autres de Zeebrugge. Les autres jours en voient moins, si bien que le total hebdomadaire atteint 45 wagons en hiver et 34 en été.

Bruges opère un éclatement de la rame pour diriger les wagons directs vers les grands centres du pays où on les décharge au petit matin. Tous les jours sauf le mercredi, Ostende charge un wagon entier à destination de Luxembourg, et constitue ainsi un volume annuel d'exportation d'un millier de tonnes. Précisons toutefois que ce wagon part quand-même certains mercredis; c'est alors à la demande des grossistes eux-mêmes, dont le service routier renonce à se lan-



cer sur les axes enneigés et verglacés. Le train vient ainsi à la rescousse des camions immobilisés.

Au retour, dès leur arrivée dans les minques, les wagons sont lavés et abondamment rincés. C'est une règle stricte que s'imposent les grossistes pour garantir un très haut niveau d'hygiène au transport de leur poisson.

Le train poissonnier est un outil utile à notre secteur national de la pêche. Celui-ci a rencontré ces dernières années d'importantes difficultés dues à la diminution nette de la richesse piscicole de nos eaux, à des limites imposées par les réglementations de la Communauté Européenne, et au renchérissement des carburants. Le chemin de fer peut aider ce secteur à opérer la reprise en contribuant, par un service de transport rapide et efficace, à la distribution sur les tables belges du poisson frais de la Mer du Nord.

Un coup d'œil sur les wagons

Nous avons plus haut mentionné deux wagons par leur codification UIC. Voici quelques détails à leur sujet.

GImS
wagon couvert de type courant à deux essieux à huit orifices d'aération d'une longueur utile de 8,03 à 8,25 m (selon les séries) à deux portes latérales apte à circuler à 100 km/h.

IdIs
wagon réfrigérant à marée à deux essieux isotherme sans bac à glace à deux portes latérales d'une longueur utile de 8,03 à 8,57 m (selon les séries) apte à circuler à 100 km/h.



Le trafic en 1980

		nombre d'envois	poids en tonnes
Ostende	intérieur	36.698	2.500
	international	1.020	
Zeebrugge		15.273	550

SNCB 1980



L'assemblée générale des actionnaires de la SNCB a siégé le 29 mai dernier. De la documentation distribuée ce jour-là, nous extrayons quelques résultats de trafic.

VOYAGEURS

C'est le statu quo dans le trafic global des voyageurs: 162,5 millions des billets et d'abonnements ont été délivrés en 1980. Si le volume total reste quasi égal, par contre, la partie "trafic international" enregistre des modifications significatives.

Avec 8,9 millions de voyageurs, le secteur international fait un bond de 32,8% par rapport à 1979. D'autre part, ces voyageurs sont de plus en plus nombreux à faire usage du confort de nuit: 6,5% de couchettes et 5,8% de places lit en plus ont été louées en 1980. Le clan des "Inter raillistes" (jeunes de moins de 26 ans) s'est accru d'un quart: 8.146 cartes Inter Rail ont été vendues l'année dernière. Et les agences de voyages ont délivré 444.811 billets BIGE, soit 17% de plus qu'en 1979. La carte International Senior offre aux personnes du troisième âge, depuis le 1er mai 1980, des avantages substantiels en service international; en huit mois, 12.649 cartes ont été achetées.

L'accroissement net dans les deux formules "jeunes" et le démarrage rapide de la carte "senior" expliquent probablement pour une part l'augmentation du trafic international. On peut ajouter que les jeunes et les seniors marquent un réel intérêt pour les voyages et pour le train. Cela devrait conforter le Salon des Vacances dans sa volonté de poursuivre sa promotion des "Vacances des jeunes" et l'encourager à s'intéresser de plus près aux gens qui ont franchi le cap des 60 ans.

MARCHANDISES

Envois de détail

Résultat relativement bon pour le trafic de messageries: le nombre d'envois augmente de 3,3%. Le mouvement est plus accentué encore si l'on isole du trafic global les envois faits sous couverture contractuelle: 4,9% d'envois en plus. Notons, pour donner une idée plus précise à nos lecteurs, que le trafic contractuel représente 80% des messageries.

Wagons complets

Les wagons et trains complets ont transporté 70.950.300 tonnes de marchandises l'année dernière. Ce volume est de 3,9% inférieur à celui de 1979.



Le mouvement de reprise industrielle de 1979 s'était arrêté au mois de novembre. Depuis, et pendant toute l'année 80, la courbe s'est remise à la descente.

L'analyse des chiffres montre qu'un courant de transport s'est maintenu au même niveau, le transit terrestre, tandis que deux autres ont progressé, le trafic intérieur (+4,5%) et le transit maritime à l'entrée (+9,8%).

Pris secteur par secteur, le trafic accuse une baisse en ce qui concerne l'industrie lourde (-5%, et davantage pour les minerais seuls), les produits agricoles et alimentaires (-6%) et les produits chimiques (-9,4%). Si le volume de produits des carrières reste dans le positif (+2,4%), il le doit sans doute au transport de pierres destinées à la construction du port de Zeebrugge. Enfin, l'augmentation de 8% dans la catégorie des produits "divers" illustre la volonté du chemin de fer d'acquiescer des trafics de plus en plus diversifiés.

Containers et rail/route

Le transport de containers progresse de 4,5% en nombre d'unités "équivalent 20 pieds". Le chemin de fer aura acheminé en 1980 plus de 329.000 boîtes. A Anvers, le rail, qui traite la moitié des containers échangés dans le port, connaît une croissance de 8,4%; à Zeebrugge, le trafic augmente de 3%. Un terminal privé, celui de Muizen, augmente son trafic (entièrement axé sur l'Italie) de 8%. Quant à celui d'Athus, nous en parlons par ailleurs.

Le feroutage a subi le contre-coup du tassement économique et du ralentissement des échanges avec l'Italie. Sa progression est moins nette que les années précédentes: avec 18.066 véhicules routiers transportés, il augmente son trafic de 4,6%.

Ce volume de trafic a été réalisé avec un effectif utile de 35.500 wagons de tout type, sans compter les 4.000 véhicules de particuliers au service de l'industrie lourde et de la chimie principalement.

Le tonnage moyen par wagon, 34,6 tonnes, est comparable à ce qu'il était en 1979. Quant à la distance moyenne parcourue, elle est tombée à 112,5 kilomètres, soit 2,6% de moins.

Le tonnage total n'a pas franchi en sens inverse le cap des 70 millions; par contre, en unités de transport, les tonnes-kilomètres, nous repassons sous la barre de 8 milliards qui avait été allégrement franchie l'année précédente.



CHANGEMENT D'ADRESSE IMPORTANT

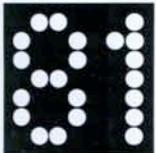
Le service "Conseils à la clientèle marchandises", dont nous donnons les références dans toutes nos fiches à caractère technique, vient de déménager. Il s'agit donc d'un changement d'adresse important, à noter immédiatement, ce service ayant pour mission d'aider les usagers du chemin de fer à résoudre quantité de problèmes susceptibles de retarder un transport ou de provoquer des avaries tant au chargement qu'au matériel.

Les bureaux de ce service se trouvent désormais dans les bâtiments de la gare centrale de Bruxelles.

Voici sa nouvelle adresse:

- pour les visites: 16, Cantersteen, 1000 Bruxelles
- pour le courrier: 25, Putterie, 1000 Bruxelles.

Ses numéros de téléphone restent les mêmes. On peut donc toujours atteindre ce service en formant le 02/523 80 80 et en demandant l'un des postes intérieurs 2144, 2143, 2142, 2141 ou 2140.



L'ECLATEUR EST UN VRAI CRACK

Il arrive à notre rédaction de pouvoir assister à la présentation d'un produit ou d'un outillage nouveau. Pourquoi ne pas en parler au lecteur?

Fin mai, c'est un véritable "crack" que nous avons vu ainsi au travail. Son constructeur l'appelle d'ailleurs CRAC 200. C'est un éclateur de roches lancé sur le marché par la firme Atlas Copco. Pas d'explosifs, pas de danger, et

pourtant quelques tonnes de roches se trouvent fragmentées.

Le principe est paradoxalement simple. Un marteau perforateur hydraulique fore dans la roche un trou de 3,2 à 3,4 centimètres de diamètre, qui peut aller jusqu'à une profondeur de 80 centimètres. Cela lui prend une minute tout au plus. Ensuite, un canon à eau vient se placer au-dessus du trou. Le temps de remplir son réservoir de 1,8 litre d'eau à une pression de 400 bars - cela dure 8 secondes - et le canon peut tirer. L'eau arrive à une vitesse de près de 300 mètres par seconde et suscite de ce fait une pression de 3.000 bars dans la colonne forée. Il n'en faut pas plus pour fractionner les trois tonnes de roche en quelques gros quartiers.

Les gros blocs de roche posent un problème de manutention et de chargement dans les carrières. Leur réduction manuelle prend du temps et induit certains risques. Atlas Copco assure que l'usage de son CRAC 200 élimine quasi tout danger. La démonstration l'a prouvé: les spectateurs risquaient tout au plus d'être éclaboussés par le nuage d'eau en expansion.

En position fixe ou monté sur engin mobile, l'éclateur hydraulique constitue un outil de choix, qui n'a que des avantages vis-à-vis des méthodes classiques. Et on n'est pas prêt d'en avoir exploré toutes les fonctions possibles.

Notre photo montre l'engin, monté sur une grue mobile du même constructeur, au moment du tir. Si les spectateurs paraissent flous, c'est qu'on les a abrités derrière un paravent de plexi.



200 WAGONS Tads EN COMMANDE

La SNCB a été autorisée à passer commande d'une nouvelle série de wagons du type Tads, dont elle possède déjà 500 exemplaires.



Véhicules autodéchargeurs à bogies, les Tads sont particulièrement destinés au transport de marchandises en vrac qui craignent les intempéries, comme la chaux, le sable, la dolomie, les engrais en granules, etc. La toiture amovible opère cette protection; mais ouverte pour le chargement, elle dégage une surface utile de 12,7 x 1,2 m.

Le déchargement a lieu via des goulottes placées au bas de trois trémies. L'ouverture de leurs clapets est réglable, de sorte que le débit de déchargement peut à tout moment être contrôlé et adapté aux possibilités d'évacuation d'une bande transporteuse.

Les wagons Tads peuvent acheminer jusque 58 tonnes de marchandises, sur les lignes de classe C, et à une vitesse de 100 km/h.



INTERFISH '81

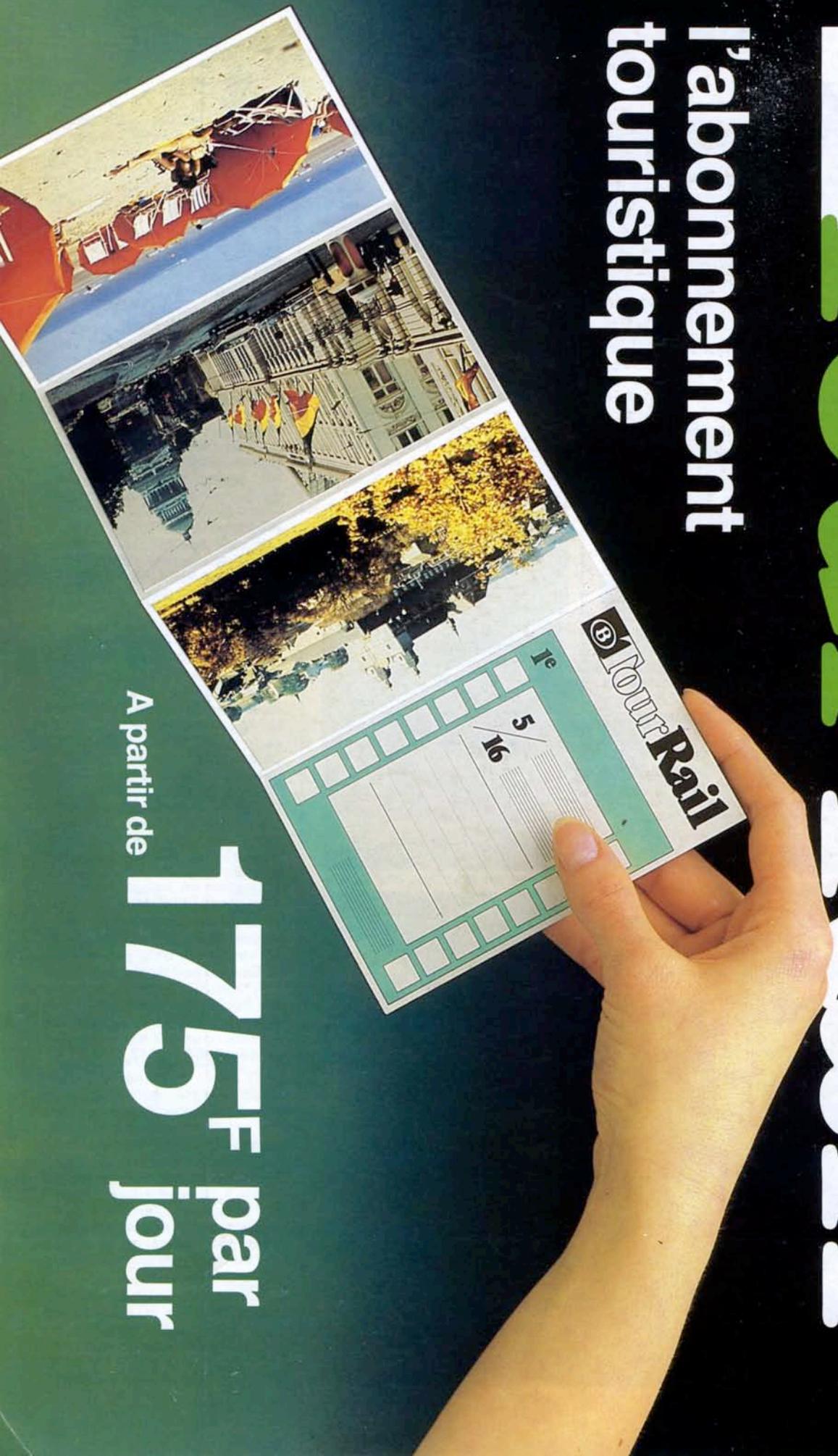
Le Media Center d'Ostende accueillait, du 20 au 24 juin, le salon professionnel national Interfish '81. Cette manifestation présentait toute l'industrie poissonnière et ce qui s'y rattache, comme les machines emballeuses, les équipements pour poissonneries de détail, le matériel réfrigérant et frigorifique, les véhicules et containers frigorifiques, etc.

Sur proposition d'Interfrigo, et en collaboration avec cet organisme, la SNCB y a présenté son activité dans un stand commun. C'est qu'Interfrigo voulait mieux faire connaître ses services dans la région littorale belge; il a saisi cette occasion unique pour toucher une clientèle spécialisée et la sensibiliser au transport ferroviaire sous température dirigée. Représenté en Belgique par la s.a. Interferry, Interfrigo dispose d'un parc important de wagons frigorifiques et réfrigérants qui peuvent être ici d'une aide précieuse.

Pour sa part, la SNCB a mis en vedette son département messageries SNCB-COLIS qui, avec ses collicos et son organisation souple, propose un service rapide et sûr pour l'acheminement de quantités limitées de poisson. Ce service, nous le présentons plus en détail en page 17.

BTourRail

**l'abonnement
touristique**



A partir de

**175^F par
jour**