

# INFORMATIONS S.N.C.B.

<b>(B)</b>	Bulletin de la Direction Commerciale des Chemins de fer belges		
	4	82	SEPTEMBRE
Publication mensuelle sauf les 1°, 4°, 7°, 8° et 10° mois	5.2.01	7	45
	Namur 1		



## SOMMAIRE



### CONTAINER

- Interferry, 10 ans au terminal d'Anvers: 3-7
- Intercontainer en 1981: 17



### ENTREPRISE

- La Cellulose des Ardennes: 8-9
- Philips, la distribution physique: 11-13
- Le rail dans la production de K.S.: 13-15
- Céréales pour le Boerenbond Belge: 17



### NOUVELLES B

- Deux wagons en bois pour Anvers: 16
- Electrifications: 18-20
- L'automotrice Break: 18-20
- IBE, nouveau président: 17
- Bureaux d'information marchandises: 21
- Formalités de douane à domicile: 21
- La pub ferroviaire: 21



### EQUIPEMENT

- Le wagon Ss: 10

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

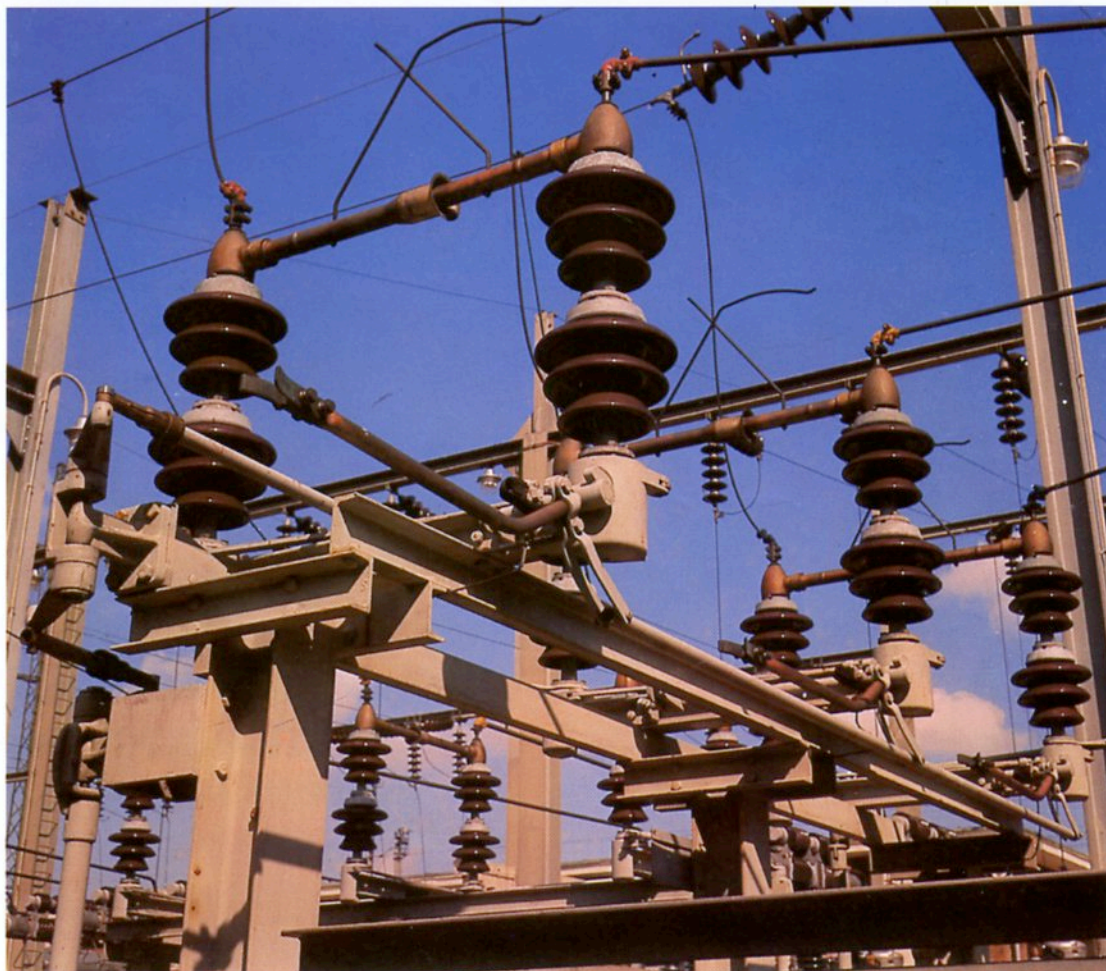
Membre **fppb**

Editeur responsable:  
 F. Leboutte - 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: F. Putman: 2 - SNCB

## EDITORIAL



*Voilà donc une sorte d'œil dessiné sur le réseau ferroviaire belge. Autour de la pupille, que vous placez à Bruxelles, les paupières tracent deux grandes "dorsales", flamande et wallone, qui se rejoignent à Mouscron d'une part, à Visé de l'autre. Dorsales à présent complètement électrifiées, comme le prévoyait un plan qui fut exécuté section par section.*

*En janvier, à l'ouest, le dernier tronçon wallon, Mons-Mouscron, était mis sous tension. Et le 23 mai, un train électrique a pu, pour la première fois, relier Hasselt à Liège en passant par Visé.*

*Le tour complet de l'œil est donc possible désormais en traction électrique. Et il ne reste qu'à terminer la liaison directe Charleroi-Mons (à l'heure actuelle, cette relation électrifiée - décrit encore une boucle provisoire) pour que l'œil, guéri du dernier ogelet, ait sa configuration définitive.*

Faut-il encore souligner que le transport, depuis la seconde guerre mondiale, et plus encore depuis le début des années 60, connaît une évolution rapide et profonde qui est aujourd'hui loin de son aboutissement ?

Cette évolution a permis, mais aussi profondément déterminé, les changements intervenus dans la vie sociale au cours de ce siècle. Tout ce qui est neuf dans notre mode de vie - la réduction du temps de travail, la désertification des centres urbains, l'expansion du secteur tertiaire, la croissance du bien-être, l'éclosion de nouvelles zones économiques et la naissance de nouvelles industries - tout cela, que nous considérons comme des aspects essentiels de la structure sociale d'aujourd'hui, repose sur l'expansion du secteur des transports et sur la modernisation de son outil. En retour, ces données imposent à ce secteur

des exigences toujours nouvelles qu'on peut caractériser ainsi:

- en premier lieu, tendance à une croissance continue du volume de transport, ralentie, certes, à l'heure actuelle, mais dont on ne peut pourtant prétendre qu'elle soit définitivement arrêtée;
- ensuite, tendance du transport à franchir de plus en plus les frontières; ce caractère international requiert notre attention dans une mesure toujours plus déterminante;
- enfin, tendance incessante à la concentration et à l'automatisation des trafics; de ce fait, l'utilisateur, industriel ou commerçant, plutôt que de s'adresser à des maillons successifs de la chaîne de transport, fait appel à des prestataires uniques qui assurent son transport de bout en bout, même par-delà les frontières.

On peut à coup sûr considérer

que le container, technique spécifique et relativement neuve, répond parfaitement aux exigences qui découlent de ces trois tendances. L'éclosion particulièrement rapide du trafic maritime containerisé au milieu des années 60 et son développement accéléré en donnent d'ailleurs une preuve évidente.

La SNCB a dès le départ oeuvré à inscrire le trafic ferroviaire dans le contexte de la containerisation, et à donner au pays - à ses ports, à son industrie, à son commerce - une nouvelle organisation de transport, digne de la plaque tournante du trafic international qu'est la Belgique.

Elle n'a pas hésité à sortir résolument des formes de gestion classiques au profit de formules caractérisées par une action plus ample et plus souple.

Ainsi fut-elle parmi les premiers à appuyer la constitution d'une société ferroviaire européenne pour le transport international containerisé. Elle eut la satisfaction de voir cet effort couronné de succès le 5 décembre 1967, lors de la constitution d'INTERCONTAINER, société coopérative de droit belge qui compte aujourd'hui 24 réseaux européens associés.

En Belgique, la société anonyme INTERFERRY avait été fondée le 3 octobre 1966. L'activité de cette société dont la SNCB détient 67 % du capital s'orienta très vite vers le transport de transcontainers. Elle représente intercontainer en Belgique et a, au début de 1972, reçu de la SNCB mission d'exploiter le terminal container ferroviaire du bassin Churchill au port d'Anvers.

Dix années de progrès et de développement ont conduit Interferry à traiter aujourd'hui quelque 70.000 containers par an sur ce terminal. Et l'activité de la société pour Intercontainer concerne d'autre part plus de 150.000 containers annuels.

L'évolution est - nous l'avons déjà dit - encore loin de son aboutissement. C'est sûrement irréversible pour le transport combiné, pour le transport en containers. Nous sommes convaincus que dans cet ordre d'idées, grâce à l'exemplaire collaboration entre la SNCB et Interferry, l'avenir offre d'excellentes perspectives.

F. DE HAECK  
Directeur commercial de la SNCB  
Administrateur d'Interferry





# INTERFERRY

La s.a. Interferry, filiale de la SNCB, fut donc constituée le 3 octobre 1966 pour assurer des missions en faveur des chemins de fer belges.

En 1972, voilà donc 10 ans, la SNCB lui a confié la gestion de son terminal pour containers à Anvers. L'occasion rêvée, ce dixième anniversaire, pour faire le point sur cette société avec son directeur J. SCHUERMANS.



*Représenter Intercontainer en Belgique, en quoi cela consiste-t-il?*

Nous représentons en Belgique Intercontainer et Interfrigo. C'est une facilité pour la clientèle. Avant la fondation d'Intercontainer, les expéditeurs devaient explorer les tarifs des divers pays traversés par leurs chargements et en extraire ce qui convenait le mieux. Intercontainer est aujourd'hui l'interlocuteur unique de la clientèle, qui agit pour les réseaux ferroviaires membres et propose un prix global de bout en bout. Si le siège central est à Bâle, Intercontainer est cependant représenté dans chaque pays; par Interferry en Belgique, CNC en France, Transfracht en Allemagne; ou par le réseau ferroviaire lui-même, comme c'est le cas au Luxembourg et aux Pays-Bas. La SNCB a préféré mettre en place une société anonyme, qui lui semblait plus à même de donner au client une réponse rapide et d'offrir un service complet adéquat. Nous jouons en Belgique le rôle d'Intercontainer, qui n'agit pas seulement au plan tarifaire mais intervient aussi de façon importante dans l'exploitation même du trafic.

*Qu'offrez-vous sur le plan tarifaire?*

Les gros clients négocient directement avec Intercontainer les prix les plus favorables pour eux. Interferry agit, vis-à-vis des autres, en intermédiaire.

Les prix officiels sont publiés dans le tarif international numéro 9145, que chacun peut consulter. Pour chaque transport le prix est défini selon la distance, la quantité et la fidélité du client. Des dérogations peuvent être accordées par Intercontainer même.

*Comment exploitez-vous le terminal d'Anvers?*

Lorsque nous avons repris la gestion de ce terminal portuaire, nous nous sommes donné une triple ligne de conduite. D'abord, assurer le travail même en cas d'interruption du trafic ou d'accident. Deuxièmement, travailler vite: un wagon, un camion, cela coûte cher, cela doit être rentabilisé. Enfin, nous voulons offrir un service optimal. Nous tentons aussi d'alléger la partie administrative en recourant autant que possible aux moyens modernes. Ainsi l'informatisation de notre facturation est-elle à l'étude. Nous visons à une bonne coordination, au sein du réseau informatique européen Hermès que les réseaux ferroviaires met-

tent au point actuellement. Les données utiles en tout premier lieu pour la gestion du trafic - numéro du wagon, numéro du container, tare, poids brut, destination, expéditeur... - sont indispensables aussi aux chemins de fer. Voilà pourquoi nous pensons qu'il nous faut entrer dans le même système afin d'aboutir à une administration coordonnée. Choisir une autre procédure n'aurait pas de sens. Aussi, nous temporisons, pour entrer au bon moment dans le bon système.

Nous pourrions, lorsque ce sera réalisé, échanger des données avec Intercontainer, avec Interfrigo et avec les réseaux: le suivi des wagons y gagnera.

En ce qui concerne l'équipement du terminal, nous possédons à ce jour trois grues portiques, quatre straddle-carriers et une longueur de voie appréciable. Notre surface d'entreposage a doublé depuis 1970.

*Le terminal n'est pas à quai. Malgré cela, les clients viennent chez Interferry. Pour quelle raison?*

Notre terminal est directement raccordé au faisceau de formation Angola, à très peu de distance. Nous pouvons, sur ce faisceau, et sans difficulté, ranger ou enlever des wagons plusieurs fois par jour. C'est la raison principale. Sur le terminal, nous préparons des rames destinées à voyager par trains complets directs, ce qui limite le travail de triage de la SNCB; nous acceptons de ce fait des envois jusqu'à l'extrême limite, deux heures avant le départ du train. Cette possibilité est fort appréciée par les clients.

Car le client s'intéresse à son container, quel que soit le wagon qui le porte. Pour cette raison, nous déchargeons les containers immédiatement dès la remise par la SNCB, sans même avoir reçu, pour cela, une autorisation explicite du client. De ce fait, nous ne réclamons pas de frais de chômage. C'est un service que les clients apprécient également, car il leur est toujours difficile de répercuter de tels frais sur un tiers.

Un camion, voyez-vous, ne doit en principe pas passer plus de dix minutes sur notre terminal. Nous constatons que beaucoup de containers sont enlevés surtout l'après-midi. Les chauffeurs, après une course longue le matin, peuvent encore, pour boucler leur journée, effectuer deux ou





trois enlèvements chez nous. Et plus la rotation est rapide, plus il est intéressant de travailler avec nous. Vous voyez que le service que nous offrons est particulièrement bien adapté aux usages.

*Quels sont les trafics les plus importants d'Interferry?*

Nous avons un trafic portuaire avec Rotterdam et des courants massifs avec l'Allemagne et la France. Les circonstances économiques ont réduit notre trafic avec l'Italie, mais nous espérons relancer cette relation, lorsque les conditions s'y prêteront. Le potentiel pour l'Italie est fortement influencé par ce que j'appellerai l'équilibre: le sens nord-sud donne mieux que le sens inverse; de là, ou bien il faut ramener des containers vides pour continuer le trafic, ou bien il faut les stocker, ce qui est vraiment impossible. L'avantage tarifaire du sens nord-sud est annulé par l'effet retour.

L'avenir, à mon avis, est à un service containerisé de porte à porte, surtout pour le trafic continental, plus difficile à acquérir que le trafic maritime. Nous devons résoudre le problème de transport du client aux meilleures conditions (j'entends les conditions les plus économiques), de porte à porte. Prise à domicile, établissement des documents de transport, demande de wagons... tout cela jusqu'à la remise à domicile chez le destinataire. Bref, les trois conditions essentielles du transport: sécurité, rapidité, régularité.

Notre trafic avec les pays scandinaves s'est bien développé ces dernières années. On peut citer l'importation de bière danoise, idéalement programmée, que nous réexpédions de notre terminal à la brasserie, en containers citernes. Ils arrivent le matin, et l'après-midi, ils sont chez le client; le soir, ou à la limite le lendemain matin, les containers retournent vers Copenhague. La ro-

tation est parfaite, mais nous essayons cependant d'éviter le retour à vide. Nous espérons aboutir tôt ou tard à un trafic triangulaire de containers citernes avec la France: du vin partirait en Scandinavie, après, bien entendu, un nettoyage complet. En fait, la Scandinavie, c'est l'avenir immédiat de nos exportations.

*Et le trafic Interfrigo?*

Interferry représente aussi Interfrigo, qui gère le transport ferroviaire sous température dirigée. A l'arrivée, les marchandises en régime Interfrigo proviennent surtout du midi de la France et de l'Italie: ce sont des fruits et des légumes destinés principalement au Centre Européen d'Importation à Schaerbeek. De temps en temps, quelques wagons sont prolongés sur Liège ou Anvers. Nous suivons les wagons Interfrigo, et dans la mesure du possible, nous les utilisons pour des

exportations au départ d'Anvers ou de Bruxelles - à la saison du chicon, dans le cas de la capitale.

Depuis l'année dernière, deux fois par semaine, un train complet de bananes quitte Anvers pour la Suisse. C'est un acheminement rapide: départ à 16 heures, arrivée à la frontière suisse le lendemain à 6h30. Les trains sont composés de quatre groupes de wagons, pour des destinations différentes. Et le nouveau départ, à la frontière, est rapide: les formalités de douane ne prennent pas plus d'une demie heure.

Le trafic Interfrigo au départ de Belgique suit depuis un an une courbe ascendante. Nous tentons de diversifier les produits et de sensibiliser les expéditeurs aux possibilités du matériel spécialisé d'Interfrigo. Je vous donne un exemple concret. En plein été, un wagon a été chargé

de légumes destinés à la Grande-Bretagne. Pour y maintenir la température voulue, on avait chargé 400 kilos de glace dans le système frigorifique. Après déchargement à destination et cinq jours d'attente, ce wagon est revenu à Zeebrugge. Et bien il restait environ 300 kilos de glace dans le système. Cela se passe de commentaires! Mais Interfrigo ne s'en tient pas là. Un nouveau wagon est à l'étude et un nouveau système d'isolation est testé. Pour certains produits comme les bananes, on envisage même un système de chauffage électrique qui tranche du classique système à poêle. Car les bananes, en hiver, ne peuvent pas circuler en-dessous d'une température critique déterminée. L'hiver dernier, nous avons formé une quinzaine de trains de pommes pour Téhéran. Ces trains étaient accompagnés à partir de la frontière turque et les pommes arrivèrent en excellent état mal-





# INTERFERRY

gré quelques problèmes d'exploitation.

Un gros potentiel existe encore à Anvers et à Gand. Interfrigo peut en acquérir une bonne partie, ce à quoi nous nous appliquons aujourd'hui.

*Revenons aux containers. Les entreprises ne montrent-elles pas quelque réticence à containeriser leurs transports continentaux?*

Les clients n'ont en effet pas à 100% le réflexe container en transport continental. Il y a encore beaucoup à faire. Avec prudence, pourtant, car le container n'est pas la seule technique de transport combiné; le ferroutage a aussi sa raison d'être et nous devons collaborer avec lui. Mais le container est multimodal: il peut voyager en navire, en train, en camion, en péniche. Ce n'est pas vrai des autres techniques de transport combiné.

Les clients ont encore des préjugés. Ils pensent, entre autres, que le container, pour les trafics continentaux, ne peut s'écarter des normes ISO. C'est une fable. Le container peut et doit être adapté, pour répondre à la demande. Prenons en exemple le container spécifique de la DB, qui présente une largeur plus grande, idéale pour les charges palettisées.

*Ne peut-on craindre quelque anarchie si chacun adopte ses propres normes?*

Nous sentons bien que quelque chose change sur le plan international. Les expéditeurs utilisent essentiellement des longueurs de 20 à 40 pieds. Les 35 pieds disparaissent peu à peu et les 30 pieds ne sont plus utilisés qu'en Grande-Bretagne. La hauteur évolue également: on a commencé avec 8 pieds, on est passé à 8,5, on en arrive à présent à 9. Bien sûr, la hauteur est limitée de façon naturelle par le gabarit des réseaux ferroviaires. En tout cas, on voit, à l'heure actuelle, de plus en plus de variétés de containers investir le marché: toits ouverts, demies hauteurs, citernes, flats, containers à portes latérales... Tout cela évolue vite.

*Quelle est votre clientèle?*

Notre client le plus important, c'est Railtrans, qui regroupe bon nombre d'expéditeurs belges. Railtrans fournit beaucoup de trafic au départ de Belgique. Ensuite viennent les armements, qui transbordent à Anvers et Zeebrugge des containers à acheminer dans le pays; enfin, beaucoup d'entreprises que j'appellerai indépendantes procurent aussi du trafic.

Interferry se charge de la prospection des clients, réels et potentiels. Nous leur rendons visite régulièrement, ce qui est une forme de relations publiques. Nous ne pouvons malheureusement pas répondre à toutes les demandes. Dans le cas, par exemple, des trafics à sens unique. Ou lorsque le demandeur ne possède pas de containers; nous ne sommes pas en mesure d'en mettre à sa disposition, aussi le dirigeons-nous vers un loueur. Mais tous n'acceptent pas cette solution: certains y voient une complication.

C'est pour cela que nous plaçons en faveur d'un service complet, de porte à porte, location comprise, éventuellement. Nous ne pouvons pas manquer aux usages de notre business, nous ne pouvons pas nous poser en concurrents des loueurs. Mais si le client le demande explicitement, à mon sens, nous devrions pouvoir le satisfaire. C'est un service connexe, qui représenterait encore un progrès dans notre offre.

*Comment voyez-vous l'avenir?*

L'actuelle crise mondiale a pour conséquence une diminution des échanges containerisés entre l'Amérique - Canada et USA - et l'Europe, à cause du cours élevé du dollar. Chacun essaie maintenant de redresser la ligne et je pense que les lois économiques



nous permettent d'espérer une amélioration prochaine.

Il faut tenir compte aussi du développement rapide de la containerisation dans les pays du tiers monde. L'Amérique centrale démarre, l'Afrique du Sud, l'Australie et la Nouvelle Zélande sont déjà loin. L'Afrique a beaucoup de retard en matière d'infrastructure, mais la marine réagit et essaie de s'en tirer avec des moyens limités. Chaque année, des Asiatiques viennent en Belgique suivre une formation axée sur le container. Vous voyez, les perspectives sont bonnes!

A Anvers même, des extensions sont prévues à la darse Delwaide. Un nouveau centre de chargement de containers y sera ouvert. Il est le signe des orientations futures du port. Nous allons suivre cela de très près. Et les travaux portuaires à Zeebrugge influenceront aussi favorablement le trafic containerisé. Notre terminal a atteint son point limite d'extension; les trois portiques et les quatre straddle-carriers suffisent pour satisfaire à la demande. Nous fixons donc notre attention sur la darse Delwaide.

*Quelles sont vos relations avec le chemin de fer?*

La collaboration est excellente, vous le pensez bien. Le personnel d'Interferry est composé de cheminots. Les relations sont donc souples: chacun comprend bien les problèmes de son vis-à-vis. La résolution des difficultés nous amène régulièrement en réunions de contact avec les services commerciaux et d'exploitation de la SNCB.

Nous visons à offrir un transport rapide. En général, cela se passe bien, mais il existe des relations plus fragiles. Nous rencontrons des difficultés sur le réseau italien, par exemple, parce qu'il faut s'y débrouiller avec les moyens du bord, si je puis m'exprimer ainsi.

Nous rencontrons aussi des problèmes typiquement ferroviaires, que les tiers ne comprennent pas

immédiatement - ou ne veulent pas comprendre! Prenons le cas d'un train pour l'Allemagne, composé de wagons chargés sur notre terminal et d'autres chargés sur les quais. Ces derniers doivent d'abord transiter au faisceau Angola, pour la formation de la rame. Nous ne pouvons donc pas garantir l'expédition de containers chargés aux quais deux heures avant le départ du train comme nous le faisons au terminal. Des facteurs précis nous en empêchent: la disponibilité d'une locomotive pour aller, en dernière minute, chercher les wagons, le temps d'identification du transport, et d'autres éléments du genre. Voilà ce que certains clients ne comprennent pas. Ils devraient pourtant être conscients de la complexité de l'infrastructure ferroviaire dans le port et de sa longueur, l'équivalent d'Anvers - Berlin.

Je voudrais ajouter aussi que notre intervention dans les trafics évite beaucoup de malentendus. Cheminots spécialisés, nous avons une meilleure connaissance des concordances de matériel. Un exemple: un wagon destiné à un raccordement particulier sera probablement déchargé à quai par un élévateur à fourches, qui pénétrera dans le container; il est préférable, dans ce cas, de choisir un wagon à plancher. C'est aussi un aspect intéressant du service que nous proposons à la clientèle.



## INTERFERRY ET SON TERMINAL

- Date de naissance de la société: octobre 1966
- Terminal (siège d'Interferry depuis le 1.1.1972)
- surface d'entreposage: 8.160 m<sup>2</sup> sous portiques  
8.000 m<sup>2</sup> en parking
- deux faisceaux de 4 voies
  - l'un enjambé par deux portiques de 35 et 30 tonnes de capacité
  - l'autre desservi par le troisième portique, d'une capacité de 35 tonnes
- 4 straddle-carriers pour la manutention des containers hors de la portée des grues
- prise et remise à domicile au moyen de 6 semi-remorques de 20 pieds.

### S.A. INTERFERRY

Zomerweg, 26  
2030 Anvers  
Tél. 03/541 69 50 - 542 16 92  
Télex: 32.529

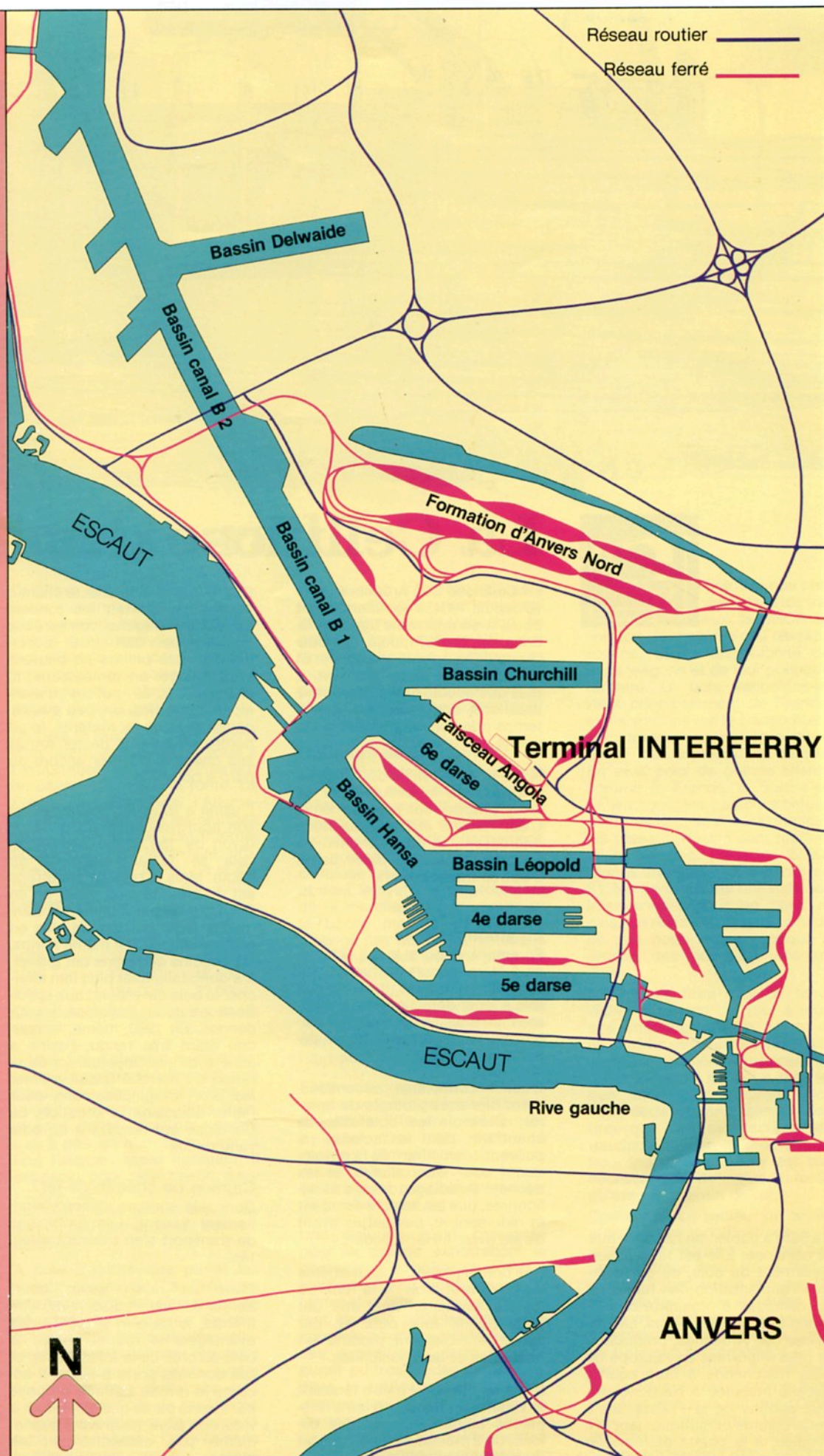
## LE TRAFIC FERROVIAIRE DE CONTAINERS DANS LE PORT D'ANVERS

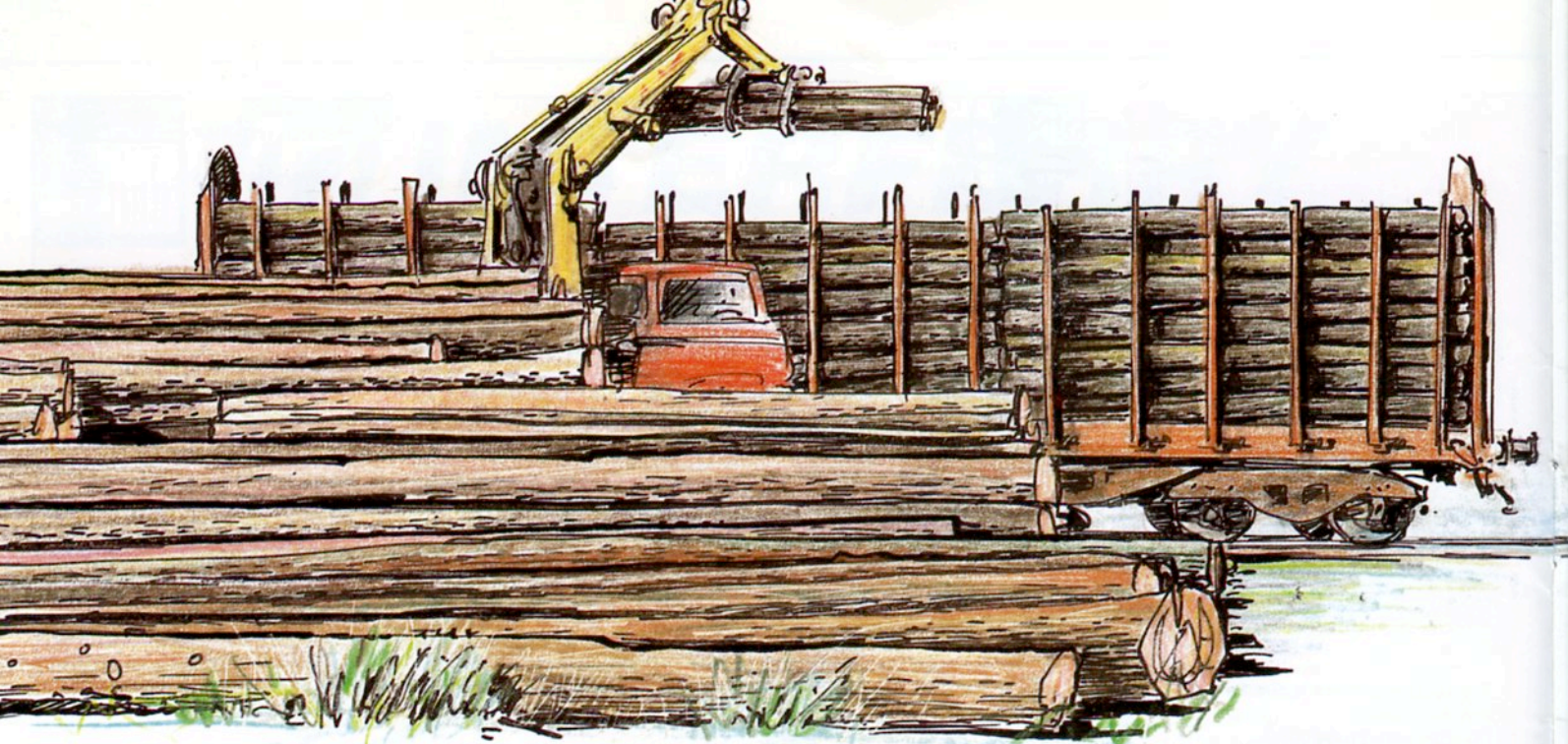
### Nombre de containers expédiés

Année	Terminal SNCB	Aux quais	Total
1976	30.477	30.021	60.498
1977	30.129	30.078	60.207
1978	33.249	37.548	70.833
1979	37.895	45.779	83.674
1980	41.655	50.549	92.204

### Nombre de containers reçus

Année	Terminal SNCB	Aux quais	Total
1976	14.671	41.863	56.534
1977	17.640	49.790	67.430
1978	18.724	60.731	79.455
1979	25.435	59.862	85.297
1980	29.110	62.445	91.555





## La Cellulose des Ardennes:

La Cellulose des Ardennes, active depuis 1964, a commencé tout doux, avec une seule ligne de fabrication. En 1971, déjà, une deuxième ligne entrainait en service. Et la production, à ce moment, a plus que doublé grâce à des améliorations apportées en même temps que l'on augmentait la capacité de l'usine.

Notre but n'est ni de décrire la fabrication de la cellulose ni de nous attarder sur l'usine même. C'est l'amont et l'aval qui nous intéressent, là où le chemin de fer peut trouver sa place parmi d'autres transporteurs.

### En amont: le bois

En amont, donc, si le rail achemine à Harnoncourt du fuel et des produits chimiques, il a aussi un rôle à jouer dans l'approvisionnement en bois. Nous en avons parlé avec le responsable de ce département.

L'usine consomme essentiellement des sous-produits de la forêt, à savoir les bois dits de chauffage, dont les scieries ne peuvent rien tirer de convainquant pour leurs clients, et les déchets de sciage, dosses et délinures, que les scieurs écorcent et réduisent en plaquettes avant de les livrer à Harnoncourt.

Une bonne partie de ces matières viennent tout droit de la forêt où les bûcherons, en vingt ans, ont perfectionné leur outil et, par suite, sensiblement modifié les habitudes et les possibilités.

Si les rondins de 1 mètre tenaient la vedette au début, on les a remplacés aujourd'hui par des billons, de 2 mètres de long pour un diamètre maximal de 50 centimètres.

Il y a 10 à 15 ans, le chemin de fer transportait les rondins dans des wagons tombereaux qu'une grue vidait sur le raccordement. Les billons ne peuvent plus voyager en tombereaux, ni en wagons de petites dimensions: la tarification, peu avantageuse dans un tel matériel, ferait perdre au chemin de fer toutes ses chances d'entrer encore au parc à bois.

L'usine a toujours pensé trouver son approvisionnement dans un rayon de 150 à 250 kilomètres; cela se faisait aisément au début. Mais le bois de chauffage est de plus en plus prisé; on en fait, pour les particuliers, un commerce, légal ou non, de plus en plus développé. En même temps, les besoins de l'usine ont grandi. Il a donc fallu aller plus loin chercher le bois qui répond aux spécifications de La Cellulose des Ardennes. En 1980, même, le marché étant très tendu, l'usine a acheté de l'eucalyptus. La saturation du marché faisait monter les prix vertigineusement; pour tenter d'assainir la situation, La Cellulose eut recours à du bois venu de loin.

### Camion ou chemin de fer?

Donc, les sources d'approvisionnement varient. Les problèmes de transport s'en trouvent affectés.

Dans un rayon assez court autour de l'usine, disons 250 kilomètres, le camion présente des avantages: le routier enlève le bois à l'orée de la forêt même, et fait donc du porte à porte; il accepte le niveau tarifaire proposé par l'usine parce que son retour à vide, non payé, ne grèvera quand même pas excessivement sa marge.

Au-delà de cette limite, le retour à vide commence à peser trop lourd, le routier n'accepte que si les prix montent, et le chemin de fer devient compétitif. Encore doit-il modeler son offre aux espérances du client, autrement dit proposer des conditions techniques telles que les tarifs les plus favorables soient d'application. Il faut pour cela de grands wagons, d'un niveau de charge élevé et, qui plus est, aptes au transport horizontal de billons de 2 mètres. La SNCF propose un wagon de ce type, répertorié R73, d'une longueur utile de 18,5 mètres, admettant une charge maximale de 54,5 tonnes et dont les ranchers latéraux sont distants d'un mètre seulement.

La disponibilité d'un tel matériel, l'avantage de la taxation sur 50 tonnes et l'adaptation des rotations aux conditions climatiques (qui déterminent le travail en forêt) pourraient d'une certaine manière influencer la stratégie d'achat des celluloseurs.

Car le chemin de fer a des avantages. Il est compétitif à longue distance; il est supérieur en hiver, lorsque les conditions climatiques perturbent la circulation routière; il est valable sur le plan tarifaire si les wagons disponibles sont bien adaptés aux marchandises, malgré la nécessité d'un transport initial depuis la forêt et d'un transbordement en gare.

### Variable

Les résultats des dernières années donneront une idée de la collaboration récente des chemins de fer aux approvisionnements en bois de La Cellulose des Ardennes.

La pâte à papier, on l'appelle aussi cellulose. Elle est faite essentiellement de bois, ce qui explique l'implantation des fabriques de cellulose à proximité des régions très boisées. Ainsi, La Cellulose des Ardennes, producteur le plus important en l'Europe de pâte marchande à fibre courte, est-elle installée à Harnoncourt, aux confins de la France, dans cette Gaume climatiquement privilégiée, à la pointe extrême du sud Belge.





# La mutation du rail

	Total usine	Part du fer
1979	680.000	6.800
1980	735.000	80.850
1981	710.000	56.800

La prévision pour 1982 donne au rail un potentiel de 80 à 90.000 tonnes.

A l'analyse des fluctuations du trafic, on constate ceci: lorsque la demande de bois diminue, l'offre est bonne dans un rayon court autour de l'usine, et la part ferroviaire en prend un coup. Ce fut le cas des années 76 à 78: avec ses petits tombereaux difficiles à traiter, le chemin de fer n'a enregistré quasi aucun trafic. En 79-80 vient la crise brutale, et comme nous l'avons expliqué, La Cellulose des Ardennes achète - exceptionnellement - de l'eucalyptus, notamment au Portugal. Le rail intervient à ce moment et ses tonnages augmentent. En même temps arrive le wagon R73, qui donne une chance nouvelle au transport ferroviaire, et l'on voit (cela se précise dans les prévisions annoncées) le trafic reprendre la courbe ascendante.

Le transport du bois est un marché très particulier, où le rail devrait pouvoir retrouver - voire dépasser - le niveau qu'il avait dans les débuts, quelque 15% des approvisionnements. Ce serait appréciable si l'on se souvient que le potentiel annuel dépasse les 700.000 tonnes à Harnoncourt.

## En aval: cellulose en balles

La part du rail à la sortie de l'usine est plus élevée qu'à l'entrée. Les conditions sont, aussi, différentes.

Avec, à l'heure actuelle, une capacité de production qui approche les 200.000 tonnes par an, La

Cellulose des Ardennes expédie, à une moyenne de 22 jours ouvrables par mois, quelque 30 chargements quotidiens de 25 tonnes (nous avons pris ce poids arbitraire parce qu'il correspond à la moyenne de chargement d'un wagon ou d'un gros camion.

De cela, la Belgique prend moins d'un quart, le reste étant voué à l'exportation; et tout, à l'intérieur du pays, voyage par la route. La France, les Pays-Bas, l'Allemagne et la Suisse sont les grandes destinations sur le plan international; là, la part ferroviaire, proche des 50% au milieu de la décennie précédente, s'est sensiblement érodée.

	Total usine	Part du fer
1979	189.000	44.000
1980	175.000	40.500
1981	181.000	22.000

Comment expliquer cette situation?

Il faut dire d'abord que les acheteurs de cellulose n'aiment pas constituer des stocks importants, pour diminuer leurs frais, et sans doute aussi pour suivre pas à pas un marché qui est, il faut l'avouer, assez fluctuant. Il est exclu, pour cette raison, d'envisager la formation de trains complets; à la limite, une livraison de 500 tonnes serait déjà excessive.

A cela s'ajoute que parmi les clients belges de La Cellulose des Ardennes, un seul est raccordé au réseau ferroviaire. Se conformant aux pratiques, les celluliers gaumais aiment répondre au téléphone "Demain, votre commande sera livrée", ce qu'il s'avérerait difficile de réaliser en wagons isolés, compte tenu de la rupture de charge à l'arrivée dans la majorité des cas.

Sur le plan international, neuf fois sur dix, c'est l'acheteur qui impose le mode de transport. Le groupe hollandais KNP, par exemple, organise lui-même ses mouvements pour éviter les voyages à vide: le score de la route s'en trouve nettement avantage.

## Optimum de chargement

Le problème de capacité se pose ici comme en amont. Le wagon idéal à Harnoncourt, c'est le R20 français, du type débâch vite, à grande capacité de chargement, qui présente pour les balles de cellulose une hauteur libre idéale et dont le système de protection de la marchandise est pratique: la bâche montée sur arceaux n'oblige pas au travail fastidieux de bâchage des wagons plats. Le wagon fermé? Oui et non: sa hauteur libre au chargement est insuffisante pour obtenir le même rendement, et les engins à fourche de l'usine ont un mât trop haut pour y pénétrer.

Faire une programmation basée sur des wagons du type R20 n'est pas facile: il faudrait idéalement disposer d'un parc propre à l'usine et l'investissement est inacceptable, eu égard aux tonnages qu'il est possible de réaliser de bout en bout.

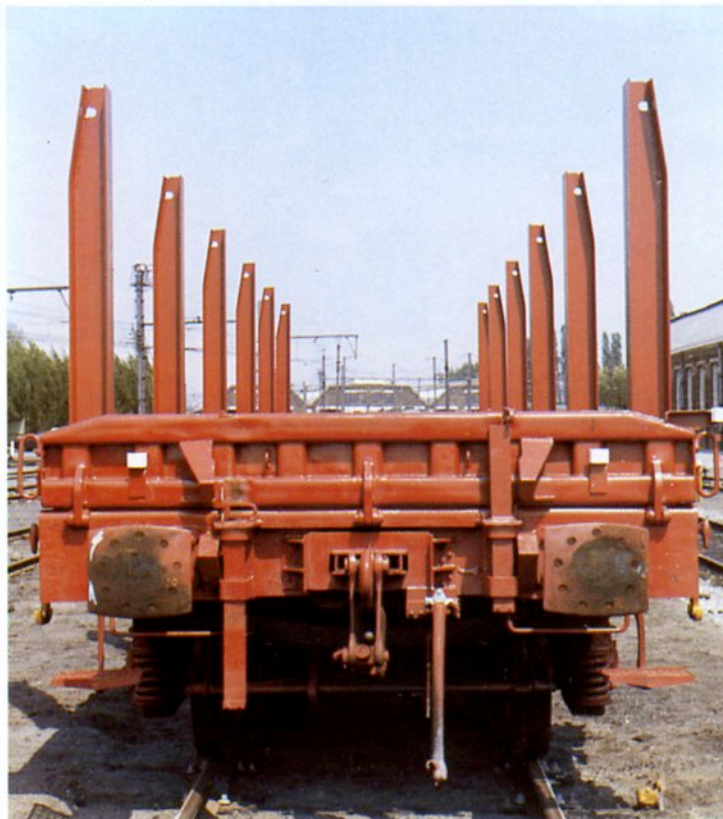
Une solution s'est présentée pour la grande exportation: le container. Les boîtes chargées à Harnoncourt sont dirigées vers le terminal d'Athus d'où elles partent en train pour les ports. Découverte pour une petite fraction des expéditions, cette formule aurait pu trouver des extensions dans le trafic continental. Las, comme les wagons fermés, le container n'offre pas un optimum de chargement pour une matière aussi légère que la cellulose.

Il faut peut-être préciser que tant en amont qu'en aval, dans les trafics internationaux, la SNCB se voit fort dépendante des réseaux voisins, de la disponibilité de leurs wagons et de leur politique tarifaire. Le bois, rappelons-le, vient principalement de France, et les wagons qui le transportent sont français; la politique de la SNCF joue à plein dans ce cas. En aval, pour de grands clients comme la France, la Suisse et l'Allemagne, les parcours belges sont très limités; encore une fois, les réseaux voisins sont maîtres de la taxation. Dans les 22.000 tonnes transportées par rail en 81, les commandes hollandaises interviennent pour un tiers, et c'est un résultat, compte tenu de ce que nous avons expliqué à propos des papetiers néerlandais.

"J'aimerais faire plus de ferroviaire" nous ont dit, tour à tour, nos interlocuteurs en amont et en aval. Ils ne voulaient pas, de la sorte, seulement nuancer ce qu'ils venaient de nous dire, et que nous avons reproduit ici. Tous deux reconnaissent ne pas tirer que des satisfactions du transport routier: la programmation, indispensable, n'y est pas nécessairement plus facile qu'avec le chemin de fer.

Concluons. Le secteur du papier a connu des modifications, et le chemin de fer, qui a pris tant soit peu le virage avec lui, a tout à gagner à bien suivre la ligne. Un progrès technique a toutes les chances d'entraîner un progrès commercial, pour certains types de trafic. Le raccordement au réseau, qui appartient à ce domaine technique, est, comme dans d'autres secteurs, un des points délicats du problème. Mais il se pourrait que d'autres solutions soient envisagées avec succès.

# Wagon plat **S<sub>s</sub>** parc étendu



A chaque couple de ranchers correspond un câble d'amarrage avec dispositif de tension efficace. Cet équipement dispense d'utiliser des amarres perdues, réduit les frais de main d'œuvre et garantit la sécurité du transport.

Des lambourdes fixes correspondent aussi à chaque couple de ranchers; elles surélèvent le chargement par rapport au plancher; la manutention des charges au moyen d'élingues est donc possible. Ces lambourdes sont surmontées de traverses en bois qui limitent le glissement des charges pendant le transport.

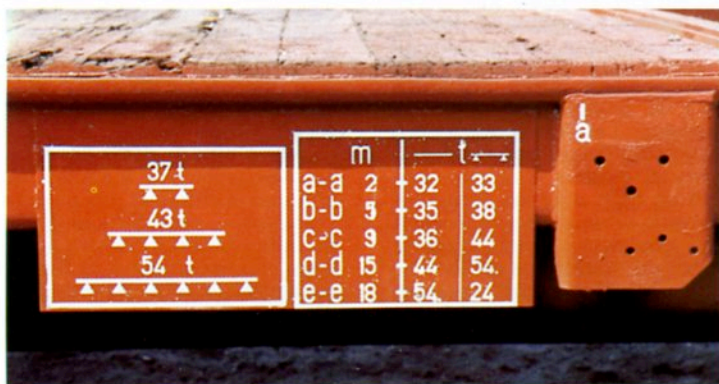
On peut, sur ces wagons, charger 43 et 54 tonnes de marchandises pour des longueurs respectives de 10 et 16 mètres.

Nos lecteurs se reporteront utilement à notre fiche technique de 1980 pour prendre connaissance de toutes les données métriques relatives à ce type de wagon.

En 1980, nous avons, dans notre numéro 3, publié une fiche technique du wagon Ss, engin plat à ranchers renforcés, particulièrement destiné au transport d'arbres.

A l'époque, la SNCB ne possédait que 10 wagons de ce type. Depuis, le travail de construction ou plutôt d'adaptation - s'est poursuivi et le parc de Ss compte à présent 100 wagons.

Rappelons qu'il s'agit de wagons plats très longs: 18,50 mètres. Que des ranchers robustes de 2 mètres de hauteur assurent le chargement latéralement et permettent de profiter de façon optimale de la charge utile du wagon.





F. DE HAECK  
DIRECTEUR  
COMMERCIAL

C. LOKKER  
SERVICE 61  
SERVICES GENERAUX  
ET ENVOIS DE DETAIL

DIVISION 61.1  
AFFAIRES  
GENERALES

J. RIGA

61.11  
SECRETARIAT

G. DE WALSCHE

61.12  
ORGANISATION

X...

61.13  
TRAITEMENT DE  
L'INFORMATION

F. PETTIAU  
B. WITZ  
J. VERBESTEL

61.14  
AGENCES COMMERCIALES - ORGANISATION DE L'ACQUISITION DU TRAFIC  
INSPECTION  
L. FRIES

DIVISION 61.2  
PUBLICITE - DOUANE -  
CONTENTIEUX NON  
TARIFAIRE MARCHAN-  
DISES - LEGISLATION  
DU TRANSPORT  
F. LEBOUTTE

61.21  
PUBLICITE

A. LANCKMAN

61.22  
QUESTIONS  
DOUANIERES  
ET FISCALES

R. MASSART

61.23  
CONTENTIEUX  
NON TARIFAIRE  
MARCHANDISES

L. VAN DEN BLEEKEN  
H. ERAUW  
L. BIERIN

61.24  
LEGISLATION DU  
TRANSPORT - RE-  
GLEMENTATION  
CECA-CEE -  
ETUDES JURIDIQUES  
J. COMPERE

DIVISION 61.3  
ENVOIS DE DETAIL  
SNCB-COLIS

R. PEETERS

M. WIJNANT  
G. LAURENT

ADJOINTS 61.3

61.31 (C1)  
TARIFS INTERIEURS  
ET PROSPECTION  
FACTURATION TVA

61.32 (C2)  
TARIFS  
INTERNATIONAUX  
TCEX - TGED

61.33 (C3)  
COLIS POSTAUX

61.34 (C4)  
RECHERCHE DES  
COLIS

DIVISION 62.1  
TECHNIQUES ET  
TRANSPORTS  
SPECIAUX - FILIALES -  
CHOMAGE  
DU MATERIEL  
R. SCHMITZ

F. SMOLDERS

ADJOINT 62.1

62.11  
TRANSPORTS SPE-  
CIAUX - CONVEN-  
TIONS AVEC LES  
ADMINISTRATIONS  
PUBLIQUES

A. ROBERT

62.12  
TRANSCONTENEURS  
TECHNIQUES RAIL  
ROUTE

F. SMOLDERS  
R. BORGHART

62.13  
WAGONS P ET  
WAGONS A TEMPE-  
RATURE DIRIGEE

B. HUBERTS

62.14  
CHOMAGE  
DU MATERIEL

CH. CHIERS

DIVISION 62.2  
TRAFICS  
INTERNATIONAUX -  
CONTACTS AVEC  
LES AUTRES  
RESEAUX  
L. MULLIE

F. DE POOTER

ADJOINT 62.2

62.21  
BENELUX -  
GRANDE-BRETAGNE

R. DEPRez

62.22  
PRODUITS NON CECA  
ESPAGNE - FRANCE -  
ITALIE - PORTUGAL -  
SUISSE

M. TELLIER

62.23  
PRODUITS NON CECA  
ALLEMAGNE (DB)  
AUTRICHE - BALKANS -  
EUROPE CENTRALE  
ET DE L'EST -  
PROCHE-ORIENT -  
SCANDINAVIE  
F. GOVAERT

62.24  
BUREAU COMMUN  
FRANCO-BELGE

X...  
J. DELAHAYE

62.25  
BUREAU  
ADMINISTRATIF  
DE LA DIVISION 62.2

M. DE JONGHE

DIRECTION COMMERCIALE

**R. BOONEN**  
SERVICE 62  
TRAFIC DES MARCHANDISES PAR  
WAGONS COMPLETS

**E. MARNEF**  
SERVICE 63  
TRAFIC VOYAGEURS

DIVISION 62.3  
MARKETING ET  
VENTES - TARIFS  
INTERIEURS - CON-  
TACTS AVEC LA  
CLIENTELE  
**G. MORTAIGNE**

DIVISION 63.1  
MARKETING -  
TARIFS INTERIEURS

DIVISION 63.2  
VENTES

DIVISION 63.3  
SERVICES  
CONNEXES

**P. VANKEER**

**J. CORNETTE**

**L. PARDON**

X...  
PROBLEMES  
TECHNIQUES

**A. COUNET**

**W. DECOSTER**

**R. LEGENDRE**

**A. DERRE**

ADJOINTS 62.3

INDUSTRIE LOURDE

ADJOINT 63.1

ADJOINT 63.2

ADJOINT 63.3

62.31  
ACQUISITION DES  
TRANSPORTS  
GERANCE DES PRO-  
DUITS MARCHANDISES  
GENERALES

62.35  
ACQUISITION DES  
TRANSPORTS  
GERANCE DES PRO-  
DUITS INDUSTRIE  
LOURDE

63.11  
GERANCE DES  
PRODUITS

63.21  
VENTES GENERALES  
EN TRAFIC  
INTERNATIONAL

63.31  
RESTAURATION

**N. CRIJNS**  
Produits de carrières,  
ciment, verre,  
céramique, chaux

**J. DEDISTE**  
Métaux ferreux -  
mitrilles  
Tubes et tuyaux

**W. DECOSTER**  
**M. VERSLYPE**  
**J. MINETTE**  
**M. VERSPEELT**

**R. PULINCKX**

**F. COLLART**  
**M. HANNON**

**W. DE RIJCK**  
Produits chimiques,  
engrais

**L. SEGERS**  
Produits agricoles et  
alimentaires

**D. VERBELEN**  
Bois, papiers, textiles,  
machines,  
véhicules routiers

**E. DEBRAUWERE**  
Métaux non ferreux  
Produits pétroliers

63.12  
RECHERCHE COM-  
MERCIALE

63.22  
VENTES SPECIALES

63.32  
CONCESSIONS  
ET SERVICES  
DIVERS A LA  
CLIENTELE

**C. VAN RIJCKEGEM**  
Combustibles solides

**D. DESNYDER**  
**J. DARCIS**

**P. METENS**

**G. VAN DAMME**

62.32  
ETUDES GENERALES  
TARIFS GENERAUX

62.36  
MARCHANDISES CECA  
BENELUX EXCEPTE

63.13  
TRAFIC INTERIEUR

63.23  
TOURISME

63.33  
PROMOTION DES  
VENTES  
ACCUEIL ET  
INFORMATION  
DE LA CLIENTELE

**J. VANGRAMBESEN**  
**A. JOURQUIN**

**J. REYNVOET**

**A. MAES**

**G.**  
**VAN DEN DRIESSCHE**

**R. MAGOTTEAUX**  
X...

62.33  
GESTION COMMERCIALE DE L'EQUIPEMENT FERROVIAIRE POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES - LOCATIONS  
**R. LUYCX**

63.14  
CONTROLE  
CONTENTIEUX  
VOYAGEURS NON  
TARIFAIRE

**J. HERMAN**

62.34  
BUREAU  
ADMINISTRATIF  
DE LA DIVISION 62.3

**F. DE VISSCHER**



# PHILIPS: LE TRAIN ET L'ORDINATEUR AU SERVICE DES COLIS



Philips... Tout le monde connaît. Un nom écrit sur les ampoules, le grille-pain, l'aspirateur, le congélateur, la lessiveuse, l'enregistreur, la TV... que sais-je! Philips est sûrement présent dans chaque maison, d'une manière ou d'une autre. Spécialiste de l'éclairage, de l'électroménager, de l'audio, du visuel, de l'informatique de bureau, des composants, des équipements médicaux, du matériel scientifique et professionnel, dans une gamme très étendue qui va du tout-venant au très sophistiqué, le groupe international s'est taillé une réputation bien assise. Il est, en Belgique, structurellement partagé selon trois fonctions: la production, la commercialisation des articles de grande consommation et la commercialisation des articles "professionnels".

L'âme de Philips Belgique vibre dans l'immeuble de la place de Brouckère, à Bruxelles, où le public peut, dans un vaste show room, se familiariser avec les produits de grande consommation les plus récents de la marque. Mais une entreprise qui connaît une telle pénétration vit aussi dans un centre nerveux qui établit le lien entre producteur et acheteur. Ce centre se trouve à Evere, à quelques centaines de mètres de la grande ceinture de Bruxelles, entre l'ancienne route de Liège et le premier kilomètre de l'autoroute E5. Ce centre stocke, pour les redistribuer, quelque 20.000 articles (le nombre est approximatif mais proche de la réalité) que les usines produisent un peu partout en Europe et au-delà.

Le centre à distribution d'Evere sert deux sortes de clientèle: les grossistes et les détaillants. Ces derniers d'ailleurs, passent par deux canaux différents: ou bien ils achètent à un grossiste, ou ils s'adressent directement à Philips même. Nos lecteurs auront compris que les expéditions faites à Evere varient donc singulièrement en taille.

Les grossistes achètent en grande qualité, et de façon planifiée. Souvent le volume à leur livrer correspond à celui d'un ou plusieurs camions. Si bien que des



transporteurs routiers se voient chargés de ces livraisons-là, qu'ils effectuent de porte à porte, sans transbordement intermédiaire.

## Partage

Pour de plus petits volumes, on pourrait imaginer un camion fournissant trois clients dans la journée - quatre, ce serait beaucoup plus difficile. Mais serait-il complètement rempli pour autant? Et à quel prix pourrait-il le faire? La question est d'importance. D'autant plus que vendant directement aux détaillants, Philips a des clients dans tout le pays, du fin fond de l'Ardenne à l'extrême pointe de la Flandre occidentale, du vendeur en grande surface au magasin du village. Cela représente bien du monde,

et livrer à tous par camion s'avère réellement déraisonnable. C'est bien là qu'intervient la SNCB, et en particulier SNCB-COLIS, son service de messageries, dont un haut responsable de Philips parle en termes élogieux:

- Le chemin de fer est extrêmement bien organisé pour la petite quantité. Il vient chez nous enlever les colis, au moyen des camions de Tour et Taxis, et il dispose d'un réseau de distribution unique en Belgique. Il est, sur ce point, très concurrentiel, car il dessert le moindre village dans un délai très court. Lorsque j'évoque cet aspect avec mes collègues des pays voisins, je constate que je suis privilégié: le temps de transport chez nous varie de 24 à 48 heures, ce qui est bien plus rapide que chez nos voisins.

- Comment se fait, chez vous, le partage entre train et camion?

- Le train est idéal pour les petites quantités, par exemple un congélateur, deux TV, trois radios, quatre enregistreurs. Lorsque pour un client unique nous pouvons remplir un camion entier, nous préférons cette solution; la SNCB, dans un tel cas, devrait charger chez nous, transborder à Tour et Taxis, retransborder à la gare destinataire et puis seulement décharger chez notre client! En camion direct, nous épargnons deux transbordements et donc des frais inutiles. Mais expédier de petites quantités par la route, nous ne le pourrions pas: il faudrait passer de messagerie à messagerie, car il n'existe aucune organisation comparable à celle des chemins de fer, et ce serait hors de prix. Pour la petite quantité, je le répète, nous sommes, en Belgique, grâce à la SNCB, les champions européens de la rapidité de livraison.

- N'est-ce pas dû aux dimensions réduites du pays?

- Peut être, mais en comparaison avec la Hollande, qui a à peu près les mêmes dimensions que la Belgique, les performances de la SNCB paraissent meilleures. Je crois que c'est une question d'organisation. Et l'organisation belge est excellente. Quand une expédition est prête chez nous à 16 heures, un camion du centre routier l'emporte et nous savons que normalement, le lendemain, le client reçoit ses colis. Nous n'en demandons pas plus, et le client non plus.

## Présence multiple

On peut, à ce point, se demander si le chemin de fer intervient dans l'approvisionnement du centre d'Evere. De fait, malgré qu'il ne soit pas raccordé, le centre reçoit des marchandises en wagons complets.

- Nous regrettons de ne pas avoir de raccordement. Mais c'est malheureusement hors de question. Regardez un plan de Bruxelles, et vous comprendrez. Les usines Philips éloignées et raccordées nous envoient pourtant des productions en wagons complets, que l'on décharge à Schaerbeek.



A l'heure actuelle, nous recevons en moyenne deux wagons par jour, dont quatre camions du chemin de fer transfèrent le contenu à Evere.

La solution idéale, si nous changions de centre de distribution, serait de l'implanter sur un terrain proche du chemin de fer. Pour de grands volumes, cela en vaut la peine. Dans le gros blanc, par exemple, les congélateurs, les frigos, les cuisinières, on transporte beaucoup d'air: ces pièces ne pèsent pas lourd au mètre cube. Aussi, pour de nouvelles implantations, il faut toujours penser chemin de fer. Car si à l'avenir l'énergie continue à coûter aussi cher, le chemin de fer sera très nettement avantageux sur les longues distances. J'ajoute que grâce à un accord avec la SNCB, nous avons trouvé une solution de livraison directe à certains gros clients. Une solution merveilleuse. Des wagons complets leur sont expédiés par les centres de production, sans passage ni transbordement à Evere. On les dédouane à Schaerbeek, généralement, puis les wagons roulent jusqu'à la gare la plus proche, où le client les décharge. Je précise qu'il y en a un qui reçoit sur son raccordement particulier.

gérés par les moyens informatiques, en temps réel. Le centre commercial, à la place Brouckère, reçoit le plus souvent par téléphone les commandes des clients ou de nos représentants. La consultation de la mémoire permet de dire, à l'instant même, si la livraison est possible dans l'immédiat. Lorsqu'il raccroche, le client sait s'il recevra sa marchandise dans les 24 ou 48 heures. Et cinq minutes plus tard, la

commande peut être exécutée à Evere. L'imprimante établit un document interne et une étiquette, nous faisons le picking, et l'envoi se trouve très vite sur le quai de départ, prêt pour la SNCB. Pour être précis, voici. Si un client téléphone à 15 heures, si la marchandise est disponible et si nous n'avons pas trop de travail à ce moment, nous pouvons lui promettre la livraison le lendemain dans la journée. Bien sûr, 15 heures, c'est une limite. Nous faisons une promesse ferme à ceux qui nous téléphonent avant midi, mais pour une commande simple, nous l'avons déjà fait à 15 heures.

*- Quel est le volume quotidien de travail à Evere?*

- Nous comptons une moyenne de 800 commandes, pour 800 adresses, ce qui représente environ 80 tonnes et correspond à quelque 180.000 pièces. Pas 180.000 colis, car certains articles sont conditionnés par quantités standard.

*- Huit cents expéditions, c'est un travail considérable d'administration et de création de documents!*

- L'ordinateur travaille pour nous. Dès que le centre commercial confirme la commande, notre terminal d'Evere imprime un document interne, pour l'exécution. Et si le chemin de fer est choisi pour le transport, il crée aussi une étiquette qui sera collée sur l'envoi. C'est le seul document à créer. Au fur et à mesure que nous exécutons les commandes, toutes les données utiles sont mises en mémoire. Lorsque nous clôturons la journée, à 17 heures, l'ordinateur crée une bande magnétique de synthèse, que nous faisons parvenir avant 19 heures au service informatique des chemins de fer. Celui-ci traite la

bande et pendant la nuit, les terminaux de vos centres routiers impriment les documents de livraison dont les camionneurs se serviront. Donc, aucun document de transport n'est établi chez nous, et aucun document n'accompagne les colis. Le travail est simplifié et nous disposons de meilleurs moyens de contrôle.

*- Est-ce une procédure absolument sûre?*

- Absolument. Un seul pépin peut arriver de notre côté: une panne d'ordinateur qui nous empêcherait de livrer la bande magnétique en temps voulu. La remise des envois aux destinataires serait alors ajournée de 24 heures, à moins qu'un traitement de la bande le lendemain matin permette encore de livrer l'après-midi à certains clients dans les agglomérations où il y a deux tournées. En réalité, l'inconvénient, c'est le transport physique de la bande de la place de Brouckère à la gare du Midi. Cela nous fait perdre du temps. Nous serons plus à l'aise lorsque l'interconnexion par ligne téléphonique pourra être réalisée: c'est un progrès que nous attendons avec impatience.

#### **Rapidité, sécurité**

Philips n'est pas la première firme qui utilise cette procédure. D'autres clients de SNCB-COLIS opèrent déjà de cette façon: ils préparent une bande magnétique au départ de laquelle ils organisent leur travail d'expédition. Tout est remis à la SNCB. Ce qui est unique dans le cas de Philips, c'est le travail simultané: les colis partent, ils sont déjà en gare, peut-être même chargés dans les wagons lorsque Philips crée sa bande magnétique, synthèse du travail de la journée, résultat d'un travail qui a été une réponse im-



#### **En temps réel**

*Revenons à Evere et à la distribution physique. Comment le travail y est-il organisé?*

- Notre stock et nos ventes sont



médiate à des demandes étalées sur quelques heures.

Il n'était pas évident, au départ, que cette procédure donnerait d'emblée de bons résultats. Il fallait roder un peu les informaticiens de Philips, ceux de la SNCB ayant déjà quelque expérience. Voilà pourquoi, du 1er mai au 30 juin, elle n'a été appliquée qu'à une partie des envois... le temps de tester, de se faire la main. Le système, une fois rodé, a été étendu à la totalité des expéditions par chemin de fer.

De son côté, la SNCB, partant de la bande reçue, produit les documents de livraison, dans les centres routiers, établit la taxation, rétrocède à son client les "remboursements" encaissés par ses camionneurs, et synthétise le tout dans une nouvelle bande magnétique qui accompagne la facture écrite prévue par la loi. La nouvelle bande entre dans la gestion de Philips qui, de cette manière, opère plus facilement le contrôle et le suivi du travail.

Ainsi le transport est-il désormais parfaitement intégré dans le processus de vente dont il est, en pratique, le maillon ultime.

#### Un mot sur la filière informatique

Philips est donc entré dans le clan des clients contractants informatisés de SNCB-COLIS. Rejoignant de la sorte Concordia Mail, les 3 Suisses, l'Oréal, Svensson, Gonthier, AEG, Mothercare et la Redoute, Philips précède de peu des firmes comme Yves Rocher, Unigro, Necker-mann Postorders, 3 M ou Bakker, qui préparent à leur tour l'informatisation des échanges.

Le progrès est de taille pour ces clients mais aussi pour le chemin de fer. Car si les clients contractants fournissent les huit dixièmes de l'activité de SNCB-Colis dans les limites de nos frontières, la suppression des écritures, ou en tout cas de la majeure partie d'entre elles, peut être vue comme une évidente rationalisation. L'intervention de l'ordinateur à l'origine et au bout du transport crée une "deuxième voie" - par opposition à la voie unique suivie par les colis et les documents voyageant ensemble dans le passé - qui améliore les moyens du contrôle et du suivi nécessaire dans un mécanisme de l'envergure de SNCB-COLIS.

Un seul regret du côté de la SNCB: l'incroyable diversité des équipements informatiques complique parfois les choses. Il faut disposer, au centre de calcul, de moyens de décodage très variés pour comprendre les messages que portent les bandes magnétiques des clients. Gageons que les informaticiens trouveront un jour une sorte d'Esperanto de l'ordinateur: cela faciliterait le dialogue.

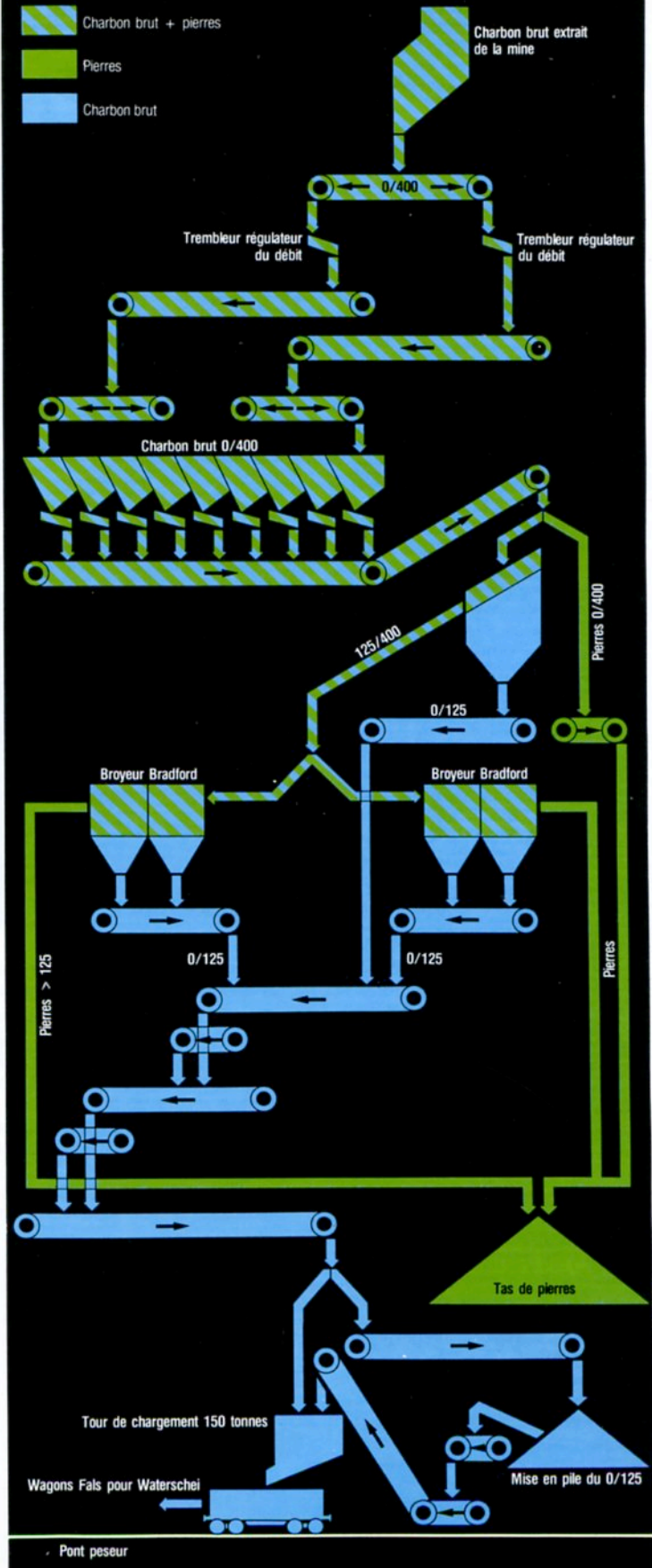
La procédure a été étudiée de telle sorte que le schéma informatique ne soit pas rigide, unique pour tous les utilisateurs. Elle prévoit que la SNCB puisse, pour des situations précises, donner à son client des informations particulières susceptibles d'améliorer encore la gestion.

La facturation des prestations de transport ne doit donner lieu à nulle contestation, puisque tous les éléments en ont été donnés par le client lui-même sur sa bande magnétique.

Et en définitive, on a éliminé, de cette manière, une paperasserie qui n'est vraiment plus de notre époque, l'époque de la machine qui calcule, qui écrit, et qui ne se trompe pas tant qu'on la nourrit avec sérieux.

La structure de distribution est très bonne; si la gestion suit bien et que la tarification répond à l'attente de la clientèle, il reste à espérer que la crise se calme pour que le trafic enregistre les fruits de ces intéressantes qualités.

## Le rail dans la production de K.S.



Le charbon: on en reparle, de cette énergie primaire. Pour des raisons connues. Et l'on imagine, en raccourci, le combustible noir passant tout droit de la mine au brûleur d'une chaudière, par exemple. En quoi on se trompe, car le charbon est, en réalité, un produit "élaboré". Entre l'extraction du sous-sol et la livraison au consommateur, le charbon passe au lavoir. C'est la raison pour laquelle le train fait partie intégrante de la production des Kempensteenkolenmijnen, K.S., les charbonnages campinois, qui chargent en wagons toute la matière extraite à Winterslag pour la transférer à Waterschei où fonctionne l'unique lavoir de tout le bassin. La SNCB transporte ainsi chaque année 750.000 tonnes de charbon, un bel exemple d'intégration du chemin de fer dans un processus de production industrielle.



## Winterslag: charbon brut

Commençons notre itinéraire charbonnier à Winterslag. Le charbon dit "brut" qu'on extrait là est en fait un amas de charbon, de pierres, et de mix. Ce qu'on appelle mix, ce sont des blocs composés tout à la fois de charbon et de pierre.

Le brut est déversé dans une trémie d'où, à la cadence de 1.200 tonnes/heure, il franchit un crible pour une première répartition granulométrique: 0/125 mm d'une part, 125/400 mm de l'autre. Une bande transporteuse conduit les blocs de 125/400 vers un tambour broyeur - Bradford - où ils seront réduits à 0/125. Les pierres imbroyables, et dont le calibre excède encore 125 mm, sont rejetées en tas à l'arrière du tambour.

Tout ce qui a été réduit au calibre 0/125 aboutit alors à une tour de chargement, d'une capacité de 150 tonnes, point de départ du trajet vers Waterschei. Si pour une quelconque raison le train ne pouvait pas être chargé immédiatement, la matière serait détournée vers une pile à air libre d'où, au moment de la charger enfin, elle serait reprise par une pelle et une bande transporteuse.



## Winterslag-Waterschei: le train

Le charbonnage de Winterslag possédait naguère son propre lavoir. Celui-ci fut démonté en juillet 1981: le rendement de l'extraction baissait sensiblement et le transport du brut jusqu'au lavoir de Waterschei s'avérait plus économique que le maintien en fonctionnement de deux lavoirs. Ajoutons que le lavoir unique pouvait absorber toute la production et nous aurons compris que K.S. a choisi là la meilleure solution.

Il est vrai que le train donne tout avantage. Deux rames sont mises en rotation. Leur nombre de voyages dépend de la production sous terre. En général, on enregistre de 5 à 7 trajets par jour. Chaque rame se compose de 26 wagons Fals pour un charge-

1



2

3



4



1. K.S. Winterslag: 750.000 tonnes à laver chaque année.
2. Rame sous la tour de chargement.
3. Le lavoir de Waterschei: un réseau impressionnant de bandes transporteuses amène le brut et emporte le charbon lavé, le mix et les pierres.
4. La fosse de déchargement de Waterschei: point d'arrivée du brut de Winterslag.

# production de K.S.



5 ment total de 1.500 tonnes. Lorsque la quantité de charbon qui remonte est particulièrement basse, la charge des rames est diminuée, sans pour autant descendre en-dessous de 1.000 tonnes. La souplesse a donc été prévue.

Le chargement des wagons est rapide: 1.200 tonnes/heure. Les rames sont pesées en cours de roulement par un pont-peseur automatique. Il suffit donc d'une heure et demie pour préparer la rame au départ. Deux locomoti-

6



ves de K.S., une grande et une plus petite accouplées, tirent la rame jusqu'en gare de Winterslag; là, une loco de la SNCB prend le relai et 10 minutes plus tard, en gare de Waterschei, une locomotive de K.S. emmène la rame sur la fosse de déchargement du lavoir. Tout va donc très vite.

Très vite... sauf peut-être en hiver. Début 82, par des températures inférieures à  $-7^{\circ}\text{C}$ , le déchargement des Fals - ici comme ailleurs - a posé quelque problème: douze à quinze tonnes de charbon restaient agglomérées dans chaque wagon. Un arrosage des parois au fuel lors du chargement a résolu le problème: toute adhérence avait disparu après quelques jours. L'arrosage, d'abord manuel, fut vite mécanisé: un bouton à presser dans la tour de chargement et les parois recevaient un jet uniforme.

## Waterschei: le lavoir

Le charbon 0/125 de Winterslag entre au lavoir avec le brut de Waterschei, au rythme de 20.000 tonnes par jour. Le charbon brut franchit d'abord un vibreur, qui constitue trois flots de calibres différents: 0/1, 1/10 et 10/125 mm. Les deux derniers, mélangés à beaucoup d'eau, entrent dans une cuve où une injection variable d'air crée un va et vient vertical. Ce mouvement provoque la sélection: les pierres, plus lourdes, se déposent au fond, le mix, un peu plus léger que les pierres, recouvre celles-ci, et il reste, dans la partie supérieure, une couche de charbon pur. Les pierres sont enlevées, par la partie latérale, par un système de dragage puis une bande transporteuse qui les amène en tas.

Le mix - utilisé par les centrales électriques - est ensuite récupéré, de sorte qu'il ne reste que l'eau et le charbon pur. Ces deux derniers composants peuvent être facilement séparés.

Le flot de 0/1 - il s'agit quasi de poussière de charbon - est lavé dans des "cellules de flottation", où l'on injecte de l'air et un additif. La poussière de charbon s'agglutine aux bulles d'air formées de cette façon. Les bulles, solidifiées par l'additif, montent à la surface avec leur charge de poussière et s'écoulent vers un réservoir où elles sont brisées. La boue ainsi formée traverse un filtre et un tapis roulant emporte les fines de charbon qui, après séchage, seront mélangées au charbon 1/10 lavé et aux charbons granuleux.

Les produits finis du lavoir partent pour une grande part en train vers les cokeries, la sidérurgie et les centrales électriques du pays. La SNCB joue donc, aux Kempensteenkolenmijnen, un rôle important de maillon dans la production et de transporteur à la sortie.



7

8



5. Le lavage du 0/125. Les pierres disparaissent par dragage.

6. Une bande transporteuse amène le charbon lavé au chargement de Waterschei, l'autre achemine les pierres.

7. Cellule de flottation pour la récupération des fines.

8. Un tapis roulant conduit les fines à l'extérieur.

9. L'eau de lavage est purifiée dans un bassin. Un bras gigantesque agite l'eau en permanence pour activer la décantation.

9





## DEUX WAGONS A MARCHANDISES POUR LE MUSEE NATIONAL DE LA NAVIGATION

Le 14 juin, la SNCB a offert au Musée National de la Navigation, à Anvers, deux wagons à marchandises en bois construits en 1908, un plat et un fermé.

Contradiction? Bien sûr, du matériel ferroviaire dans l'univers maritime... cela peut étonner. Monsieur Flachet, Directeur général de la SNCB, qui procédait à la remise, s'en est expliqué dans son allocution.

"Un parallélisme a de tout temps existé entre le développement du port d'Anvers et celui des chemins de fer belges. Ceux-ci ont suivi pas à pas l'évolution et l'expansion du port, des rives de l'Escaut aux implantations actuelles,

tant sur la rive gauche que sur la rive droite.

Pour première preuve de cette étroite collaboration, je citerai l'importance du réseau ferroviaire développé dans le port. Des voies ferrées longent chacun des quelque 250 quais, de sorte que chaque point d'accostage soit directement relié au réseau national. La SNCB a construit, pour le bon déroulement des échanges, un vaste complexe, la formation d'Anvers Nord, étendue sur 315 hectares, en six faisceaux qui totalisent 130 kilomètres de voies.

Cette infrastructure est sans cesse adaptée aux développe-

ments les plus récents du transport de marchandises. Les derniers exemples spectaculaires de cette adaptation sont l'ouverture d'un terminal pour containers et, plus près de nous, d'un terminal de ferroutage.

La modernisation du parc de matériel roulant est le deuxième témoignage de ce parallélisme port/chemin de fer. Avant 1940, la SNCB ne possédait que quelques types différents de wagons. Aujourd'hui, elle en compte près de 50. "A chaque transport son wagon" n'est pas seulement un slogan mais une réalité concrète. Le chemin parcouru à cet égard apparaît de toute évidence dans

la comparaison entre les wagons modernes, en service aujourd'hui, et leurs deux aînés, remis au Musée de la Navigation, l'un plat, l'autre fermé.

Après des dizaines d'années de bons services, ces wagons trouvent à présent refuge dans un cadre exceptionnel auquel ils semblent avoir été de tout temps destinés. La SNCB est heureuse d'enrichir ainsi la collection du Musée de la Navigation et de contribuer à la conservation de témoins d'un passé encore récent. Ces wagons, en tout cas, seront le signe des relations étroites entre le port et le chemin de fer."

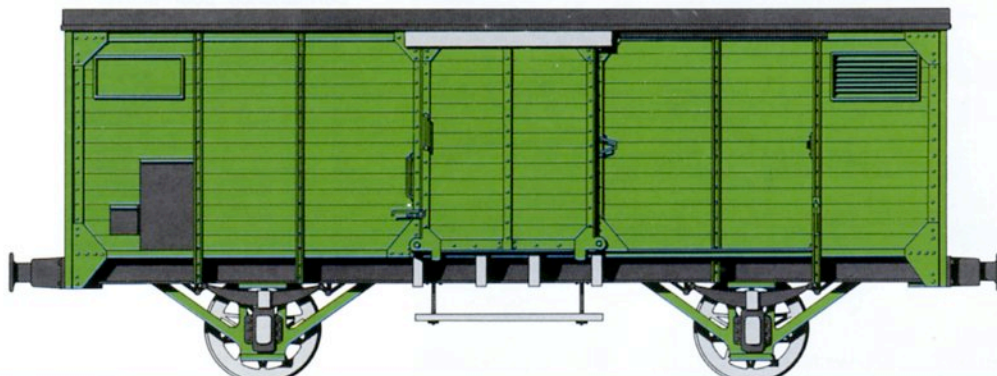
### WAGON PLAT n° 72.285

Année de construction	1908
Nombre d'essieux	2
Limite de charge	15.000 kg
Tare	7.550 kg
Longueur utile	9.000 mm
Longueur totale	10.150 mm
Largeur	2.500 mm
Distance entre essieux	5.000 mm
Haussettes	4 latérales 2 en bout



### WAGON FERME n° 274.685

Année de construction	1908
Nombre d'essieux	2
Limite de charge	16.000 kg
Tare	8.700 kg
Longueur utile	7.930 mm
Longueur totale	9.150 mm
Largeur	2.730 mm
Distance entre essieux	4.500 mm
Nature de la caisse	bois
Portes	2 latérales





## INTERCONTAINER EN 1981

Dans le contexte du pessimisme général manifesté par la presse économique internationale tout au long de 1981, il n'était pas difficile d'être gagné par l'impression que tous les aspects de la vie quotidienne, du commerce et des transports demeuraient dans l'ombre de la récession. Si Intercontainer a pu échapper aux conséquences les plus graves de ce pessimisme en 1981, c'est grâce à sa croissance antérieure qui, en 13 ans, a fait d'elle une entreprise à l'activité largement diversifiée. Avec le concours des 23 compagnies de chemins de fer qui en sont membres et en diversifiant largement ses secteurs d'activité (notre dernier Bulletin, no 22, en évoquait quelques-uns en détail), Intercontainer a pu, dans une bonne mesure, parer au plus pressé et compenser des marchés fléchissants par des possibilités nouvelles. Cependant, c'est une tâche qui exigeait de mobiliser toutes nos forces et, en l'état actuel des perspectives pour 1982, rien ne permet d'espérer un redressement immédiat.

Cela dit, nous sommes satisfaits d'avoir réalisé les objectifs que nous nous étions fixés pour l'année 1981, dans une optique certes conservatrice mais réaliste de nos possibilités. Le transport combiné international présente l'avantage, en période d'agitation économique, d'ouvrir de nouveaux débouchés, pour économiser certains coûts qui, sur les marchés déprimés, transforment les bénéfices en pertes, et pour anticiper la demande future. Nous avons perçu ces tendances et en avons tiré parti.

Tandis qu'un certain nombre de trafics traditionnels marquaient le pas dans l'attente des jours meilleurs sur la scène économique, des affaires nouvelles ont pu se développer, dont quelques-unes après de longs travaux de planification avec la clientèle, les chemins de fer et d'autres orga-

nismes. Sur un trafic total d'environ 784.000 TEU pour l'exercice, 467.000 TEU ont été réalisés dans les relations en provenance et à destination des ports ainsi qu'entre ces ports eux-mêmes, 251.000 TEU en trafic européen continental, 41.000 TEU en trafic direct à destination et en provenance de la Grande-Bretagne et la République d'Irlande, et plus de 24.000 TEU sur les relations transsibériennes et du Moyen-Orient via les frontières de l'URSS. On constate que le chiffre d'affaires de l'exercice a montré une tendance positive. Au demeurant, Intercontainer a connu tout au long de l'année des événements très intéressants. Les nouveaux trains de conteneurs vers la Grèce (ils desservent Thessalonique et Athènes) en provenance de la République fédérale d'Allemagne ont transporté des tonnages en augmentation croissante. De nouveaux trafics utilisant des conteneurs ISO et non-ISO ont été ouverts avec la Scandinavie et l'Espagne. Aux Pays-Bas, l'agence Holland Rail Container est devenue opérationnelle et un pool a été constitué pour assurer la fourniture des conteneurs dans les échanges entre les Pays-Bas, la République fédérale d'Allemagne, l'Autriche et le Danemark. Plusieurs projets ont été mis en œuvre pour la desserte des ports et en coopération avec diverses lignes maritimes, y compris des trafics terrestres entre l'Europe septentrionale et méridionale. De nouvelles améliorations ont été apportées à la qualité du service offert sur la relation transsibérienne avec, entre autres, un plus grand nombre de trains blocs réguliers à destination et en provenance de la frontière soviétique. Il a été transporté plus de lait que jamais par trains complets de conteneurs citernes (trafic au départ de la République fédérale d'Allemagne à destination de l'Italie) et le trafic de conteneurs maritimes entre les ports du Nord et l'Autriche a maintenu son rapide essor.

Ainsi donc, malgré un environnement défavorable dont l'impact sur certains de nos secteurs d'activité est indéniable, nous sommes restés optimistes. D'ores et déjà, nous avons entrepris de nouveaux projets nous permettant d'envisager l'avenir avec confiance.

(communiqué)



## PRESIDENCE DE L'I.B.E.

En réunion du 10 mai 1982, le Conseil d'Administration de l'Institut Belge de l'Emballage a élu son nouveau président: Monsieur M. STUYCK, Directeur Général Honoraire auprès du Ministre de l'Agriculture et membre du Conseil d'Administration de l'Office National des Débouchés Agricoles et Horticoles.

Son prédécesseur, Monsieur J. MARTIAL, Cargo Regulation Manager de la SABENA, fut désigné comme membre du Conseil d'Administration en 1973. Deux ans plus tard, il fut élu à la présidence de l'Institut Belge de l'Emballage. Durant cette même période, il représenta la Belgique auprès de l'European Packaging Federation.

L'I.B.E. tient à le remercier pour la manière avec laquelle il a assuré la présidence durant deux mandats consécutifs.

Le nouveau président, Monsieur M. STUYCK, est membre du Conseil d'Administration de l'I.B.E. depuis 1973.

Les membres de l'Institut peuvent lui accorder toute leur confiance. Sous sa direction, l'I.B.E. peut être sûr de son avenir.



## EN DIRECT DE ROTTERDAM: DES CEREALES POUR LE BOERENBOND BELGE

Le Boerenbond belge reçoit - depuis 1979 - dans ses installations de Merksem des céréales d'outre-mer arrivées en Europe à Rotterdam et, après transbordement direct, acheminées par chemin de fer. Sur les raccordements particuliers au réseau néerlandais de Graan Elevatoren Maatschappij (GEM) à Rotterdam Europoort et à Rotterdam Botlek, le spécialiste CITA forme régulièrement des rames complètes de wagons chargés de maïs.

Le trafic a débuté en 1979, avec 156.000 tonnes. En 1980, il atteignit 102.000 tonnes, et en 1981, il descendit à 68.000. Ce recul spectaculaire ne provient nullement d'un désintérêt pour le transport ferroviaire. En réalité, comme tous les producteurs d'aliments pour bétail, le Boerenbond belge tend de plus en plus à remplacer le maïs par du tapioca, un dérivé au prix nettement plus intéressant (nous en parlions dans nos éditions 1 et 2 de cette année). Or, le tapioca arrive directement au port de Gand et ne passe donc plus par Rotterdam.

Ce trafic néerlandais-belge de maïs s'inscrit dans les mouvements internationaux de céréales. Le tapioca arrivé à Gand et acheminé partiellement par chemin de fer constitue, pour sa part, un trafic intérieur qui pourrait connaître des extensions.

Voilà donc un exemple précis de l'évolution - voire de la mutation - observée sur le marché céréalier, dont nous avions tracé les grandes lignes dans nos précédentes éditions.



## La dorsale achevée

D'Hasselt, on peut rallier Liège par deux voies. Les voyageurs empruntent la ligne 34, tandis que les marchandises décrivent une boucle par Visé, pour descendre alors vers Bressoux et la grande formation de Kinkempois sans traverser l'agglomération liégeoise.

Tout cela se fait désormais en traction électrique: depuis le 23 mai, en effet, le dernier tronçon de la dorsale flamande est sous caténaire, achevant cette grande liaison dont on parlait depuis longtemps.

Ces travaux, les industriels liégeois en attendaient aussi la fin avec intérêt: la liaison avec le port d'Anvers - et les autres ports belges - est à présent réalisée complètement en traction électrique via Hasselt, ce qui ne manquera pas d'apporter quelques



avantages au trafic. La mise à double voie d'un tronçon de 16 kilomètres est de nature à faciliter et accélérer l'écoulement du trafic, tout comme l'augmentation des vitesses que la rectification de l'infrastructure autorise à présent. C'est en tout cas un ensemble de modernisations qui ouvre de nouvelles perspectives au trafic de marchandises sur cet axe. Notons que, la voie ayant été renouvelée, voire doublée, on a choisi de poser des rails longs soudés de deux poids différents: 50 kg par mètre dans le sens Liège-Anvers, 60 kg par mètre dans l'autre sens. Les rails les plus lourds sont appelés à supporter le passage des convois massifs et nombreux de minerais et de combustibles, tandis que le trafic en sens inverse est davantage constitué de rames vides qui achèvent une rotation.

La SNCB a effectué de nombreux travaux à Hasselt, Bilzen, Tongres et Visé. Elle a profité de l'électrification pour remodeler certains tracés, supprimer 9 passages à niveau, construire une

nouvelle gare à Visé, jeter à Hasselt, au-dessus de voiries communales et nationale un viaduc de 630 mètres, renforcer la protection à certains passages à niveau qu'il était exclu de rayer de la carte, adapter la signalisation, en particulier en l'automatisant, etc.

Monsieur Bertels, chef de cabinet du Ministre des communications, devait déclarer, au terme du voyage de reconnaissance effectué avec la presse le 17 mai:

"Le Belge d'aujourd'hui se rend-il compte des efforts qui sont faits? Ceux qui ont déserté le transport en commun dans les années de haute conjoncture vont-ils y retourner?"

Le train doit de nouveau avoir sa chance. Je crois que le chemin de fer sera à même de relever le défi".

Et Monsieur Flachat, Directeur général de la SNCB, s'est pour sa part, intéressé au transport de marchandises:

"Par ailleurs, une nouvelle liaison électrifiée est créée pour l'acheminement des trains de marchandises entre le bassin industriel liégeois et le port d'Anvers. La ligne numéro 36 Bruxelles-Liège, dont la vocation voyageurs est plus affirmée, se trouvera ainsi heureusement délestée et un meilleur équilibre créé entre différents courants de transport.

Sans doute le grand public est-il moins sensible aux problèmes liés au trafic marchandises. C'est pourquoi je voudrais insister sur l'importance considérable du secteur ferroviaire aux confins duquel nous nous trouvons. La gare frontière de Montzen, notamment, est l'une des plus importantes du pays. L'électrification de l'antenne vers cette grande plaque tournante de Montzen, prévue pour 1984, améliorera sensiblement les conditions d'exploitation en créant deux importantes liaisons électrifiées entre Anvers et Montzen d'une part, entre Kinkempois et Montzen d'autre part."

Pour conclure son allocution, Monsieur Flachat ajouta:

"Ainsi donc, petit à petit, la modernisation fondamentale du réseau ferroviaire belge se parachève, ce qui est pour ses gestionnaires signe de foi et d'espérance en son avenir.

Un avenir dont nous savons qu'il sera notamment dominé par d'impérieuses contraintes énergétiques et par une revendication plus affirmée d'une meilleure qualité de la vie. Le chemin de fer est, sans doute, le seul moyen de transport à y apporter une réponse conforme".

Les 130 kilomètres électrifiés en 1982 (compte tenu de l'axe Mons-Mouscron en janvier) portent à 1760 kilomètres la longueur totale des lignes électriques du réseau belge. Presque la moitié.



## Denderleeuw-Zottegem

De nombreuses autorités nationales, locales et ferroviaires se pressaient à Denderleeuw le samedi 22 mai pour donner le coup d'envoi au premier train électrique pour Zottegem. Et bon nombre d'usagers étaient venus, tant dans les deux gares extrêmes qu'aux points d'arrêt où les invités montaient dans le train: ils voulaient voir "leur" première rame électrique.

Cet intérêt pour l'événement était à la mesure de son importance pour la région qui, depuis longtemps, connaît avec le chemin de fer une relation privilégiée. Les Dendriens vivent par, et autour de leur gare. Des communes telles que Denderleeuw, Burst ou Zottegem, autrefois bourgs peu importants, doivent leur croissance au chemin de fer: grâce à lui, elles sont devenues, dans une région

nistère des communications, devait d'emblée le rassurer. L'investissement dont on mesurait l'effet ce jour-là perdrait toute signification si l'effort n'était pas poursuivi en direction du bout de la ligne.

A l'heure actuelle, il n'est pas encore possible de rouler de Bruxelles à Courtrai en traction électrique. Seul donc le service omnibus entre Denderleeuw et Zottegem est assuré par des rames électriques, à la cadence d'un voyage horaire dans les deux sens. Ces omnibus précèdent le train direct pour Bruxelles, de sorte que les usagers aient une bonne correspondance pour la capitale à Denderleeuw; dans le sens contraire, c'est l'inverse qui se passe.

Si les directs Bruxelles-Courtrai sont encore tirés par des locomotives diesel, aux heures de pointe, grâce à des rames électriques entre Bruxelles et Zottegem, la SNCB offre aux navetteurs un



peu productrice d'emploi, des agglomérations de bonne taille.

Les bonnes liaisons ferroviaires avec de grands centres actifs comme Gand et Bruxelles sont vitales; elles protègent ces communes du dépeuplement qui frappe d'autres régions moins bien desservies par les moyens de transports publics. Et cela explique l'attention soutenue que les habitants et les autorités ont portée à la modernisation de leur ligne.

L'électrification de la ligne Denderleeuw-Zottegem (20,2 kilomètres de voie double, 2,6 kilomètres de voie annexe et 12 kilomètres de faisceau sous caténaire) est en réalité la phase initiale d'un plan plus vaste qui concerne toute la ligne 89, Bruxelles-Courtrai. Monsieur Van de Meulebroucke, bourgmestre de Zottegem, parla donc le 22 mai d'une "symphonie inachevée" et exprima le vœu que l'électrification se poursuive au plus vite vers Audenarde et Courtrai.

Monsieur Herman De Croo, Mi-

plus grand confort dans un matériel roulant moderne.

Des travaux aux installations fixes ont accompagné l'électrification: un parking et un passage souterrain construits à Denderleeuw, la courbe de Welle rectifiée au profit de la vitesse, une nouvelle gare, un poste de sectionnement et un passage sous voies construits à Burst, deux ponts remplacés par un seul à Leeuwergem, et enfin un nouveau bâtiment de service abritant la cabine de signalisation et le passage souterrain prolongé jusqu'à la place de la gare à Zottegem, où la nouvelle gare devrait être achevée au printemps prochain.

Il reste encore à supprimer quelques passages à niveau pour que la vitesse puisse être accrue sur la ligne. Et le travail continue: l'électrification complète de la ligne 89 devrait être réalisée en 1985.

Denderleeuw - arrêtons-nous un instant - est un point de convergence. On y arrive - en train - de





## La Break en service

Voyons-en les caractéristiques.

### Traction et freinage

La rame possède 4 moteurs de traction, d'une puissance totale de 1.240 kW, montés par couples dans les bogies de l'une des voitures.

Le système de freinage, composant primordial de la sécurité, est à commande électrique. Un frein pneumatique agit par disques et sabots montés sur les 16 essieux de la rame; le frein électro-dynamique à récupération fournit le complément nécessaire pour assurer l'effort demandé. L'équipement de freinage est complété par des freins à vis manuels commandés de chaque poste de conduite et chaque voiture est dotée d'un dispositif d'anti-enrayage qui empêche le blocage des roues sous l'action des freins.

### Attelage automatique intégral

Autre nouveauté de l'automotrice

type 80, l'attelage. L'accouplement mécanique et la jonction des conduites pneumatiques et électriques se font tout-à-fait automatiquement.

Cet automatisme accélère les manœuvres d'accouplement et de désaccouplement et élimine les interventions manuelles particulièrement pénibles par grand froid et sous la neige.

### Suspension

La suspension joue un rôle essentiel du point de vue du confort. La Break est dotée de bogies du type Wegmann WTR, à double suspension: une primaire constituée de deux appuis en caoutchouc vulcanisé et une seconde réalisée avec des ressorts pneumatiques et complétée par des ressorts hélicoïdaux de sécurité en acier.

Les bogies sont, en plus, équipés d'un dispositif mécanique anti-roulis et d'amortisseurs verticaux et horizontaux.

Parallèlement aux électrifications, le parc de matériel nouveau continue à s'étendre. Les voitures M 4 et les locomotives électriques de la série 27 sortent toujours d'atelier, cela pour le matériel tracté; et à l'occasion de la mise en œuvre des horaires d'été, les premières automotrices doubles de la série 80 ont fait leur apparition.

En effet, le 19 mai dernier, un point final a été mis à une longue période de recherche, d'adaptations, de modifications et de tests en tous genres. Le résultat de ces travaux était présenté à la presse: un nouveau type d'automotrice électrique double, qu'on peut considérer comme une innovation marquante.

Certains de nos lecteurs ont croisé peut-être ce matériel pen-



Courtrai, d'Alost, de Grammont et de Bruxelles. Inversement, on part, de cette gare, dans les quatre mêmes directions.

Les navetteurs sont donc nombreux à Denderleeuw. Beaucoup y connaissent, jusqu'il y a quelques semaines, le problème souvent aigu du parcage automobile. Rejoindre la gare en voiture puis prendre le train, c'est une solution intelligente, bien entendu, mais le casse-tête commence lorsqu'il faut abandonner la voiture pour la journée dans le quartier de la gare.

Une solution a été offerte fin mai à ces usagers: Denderleeuw possède à présent un vaste parking qui débouche par un couloir piétonnier sous voies de l'autre côté de la gare. Ce couloir donne d'ailleurs accès aux quais.

Ce parking contribue à dégager les abords de la gare, où la circulation automobile devient dès lors plus fluide. Il permet peut-être à ceux qui l'avaient déserté de renouer avec le chemin de fer, trouvant de meilleures conditions d'utilisation.

dant la période des tests: véhicules en livrée bordeaux, appelés Break parce que la conception a résolument rompu avec les habitudes en la matière.

Monsieur De Croo, Ministre des communications, a eu le plaisir, le 19 mai, de conduire lui-même la première rame ouverte à des voyageurs entre Bruxelles Midi et Braine l'Alleud. Ses passagers n'avaient pourtant rien à craindre: cet "aspirant conducteur" était très bien encadré.

Depuis le 23 mai, les premières rames sorties d'atelier circulent en service commercial sur l'axe Luxembourg - Bruxelles - Gand - Blankenberge, à une plus grande vitesse (160 km/h), grâce à leur grande puissance d'accélération; elles offrent au voyageur un confort nettement supérieur, et des lecteurs de notre revue ont sans doute pu en faire l'expérience.

Monsieur Flachet, Directeur général de la SNCB, précisa le 19 mai qu'elle "marque un tournant déterminant dans la conception des automotrices électriques".



d'intéressantes économies d'énergie lors des démarrages.

Compte tenu de la structure de notre réseau où les arrêts sont relativement rapprochés, même pour des trains semi-directs, les automotrices à thyristors des générations précédentes permettent une économie d'énergie de 12% par rapport aux automotrices à rhéostat. Grâce aux nouveaux perfectionnements, l'automotrice Break permet une économie supplémentaire de 20% et des performances plus élevées. Par rapport aux anciennes automotrices à rhéostat, elle réalisera donc une économie d'énergie de 30%! On admettra que ce n'est pas négligeable".

#### Emploi

Les automotrices sont construites en association par la société Constructions ferroviaires et mé-

une nouvelle conception des banquettes.

L'augmentation de plus de quatre mètres de la longueur totale de l'automotrice (50,80 mètres au lieu de 46,60 mètres dans le passé) a permis de porter l'entraxe des sièges de deuxième classe de 1,60 à 1,74 mètre, ce qui entraîne une sensible amélioration du confort. Citons encore, parmi les nouveautés liées au confort, les poignées sur les dossiers des sièges de deuxième classe, avec portemanteaux incorporés, et le nouveau profil du plafond, sans oublier les teintes vives qui confèrent à l'intérieur une ambiance intime et jeune.

#### Chauffage et ventilation

En matière de chauffage et de ventilation, les solutions appliquées aux voitures M 4, et devan-

#### Poste de conduite

A chaque extrémité se trouve un poste de conduite bien aménagé, protégé par un bouclier et des éléments absorbants, et qui offre une visibilité optimale. Ce poste occupe toute la largeur du véhicule, ce qui rend impossible l'intercirculation entre les rames. Sa conception sur base de règles ergonomiques assure au conducteur d'excellentes conditions de travail.

#### Accès

Un emmarchement à quatre niveaus à marches fixes donne accès à la plate-forme de première classe. L'accès aux trois plates-formes de seconde classe est composé de deux marches fixes et d'une marche inférieure mobile. Les portes sont constituées d'un panneau robuste à mouvement louvoyant-tournant. L'ouverture des portes est opérée, tant de l'intérieur que de l'extérieur, par un bouton pous-

#### Milleur confort

La Break a été étudiée en collaboration avec l'Industrial Design Planning Office. Plusieurs d'innovations des voitures M 4 ont été reprises: le type de portes d'accès, les fenêtres avec leur ventilation sans courant d'air et leur vitrage réfléchissant la chaleur, les sièges et les panneaux décoratifs de première classe, ainsi que les porte-colis longitudinaux à éclairage incorporé, appliqués cette fois également en seconde classe grâce à

un signal sonore commence à retentir trois secondes avant la fermeture des portes. Il s'arrête lorsque le verrouillage est terminé.

#### Sobriété énergétique

Monseigneur Flachet, Directeur général de la SNCB, en présentant la Break à la presse, souligna cet élément.

"En cette période difficile dans le domaine énergétique, il est primordial d'insister sur les avantages du hacheur à thyristors dont sont équipées ces nouvelles automotrices. A la plus grande souplesse de conduite, il ajoute

compartiment 26° C.

La température de l'air de chaque compartiment est mesurée par deux sondes derrière les grilles d'air. La température extérieure est relevée par une sonde d'air frais qui enclenche la vitesse supérieure des ventilateurs lorsque la température extérieure dépasse 12° C et celle du compartiment 26° C.

tats par temps chaud.

Les: air soufflé au bas des fenêtres et repris au niveau du plancher. Simple à réaliser, cette formule donne d'excellents résultats par temps chaud.

La température de l'air de chaque compartiment est mesurée par deux sondes derrière les grilles d'air. La température extérieure est relevée par une sonde d'air frais qui enclenche la vitesse supérieure des ventilateurs lorsque la température extérieure dépasse 12° C et celle du

Appréçiable!

talliques (BN) et les ACEC. C'est un apport vital pour plusieurs secteurs économiques nationaux qui collaboreront à cette réalisation: la commande de 140 rames procurera au total 7.720.000 heures de travail, sans compter les heures prestées en sous-traitance.







## FORMALITES DOUANIERES "A DOMICILE"

L'accomplissement des formalités douanières, à l'exportation comme à l'importation, dans les installations mêmes des destinataires et des expéditeurs est autorisé depuis 1977 à certaines firmes, de sorte que les marchandises ne doivent plus, au départ ou à l'arrivée, transiter par un bureau de douane. Cette mesure évite tout arrêt pour raison douanière - déchargement, déballage, emballage, rechargement.

Cette autorisation est accordée à des entreprises qui expédient ou reçoivent régulièrement des marchandises et dont la procédure administrative permet aux instances douanières de contrôler les mouvements de marchandises. Sont considérées comme telles les firmes qui reçoivent ou expédient une moyenne hebdomadaire de deux chargements complets. Celles qui n'enregistrent que du trafic de détail n'entrent donc pas en ligne de compte; mais il n'y a aucune objection à ce que les firmes autorisées appliquent le système également à leurs envois de détail.

Les entreprises peuvent demander à l'Administration des Douanes et Accises d'être agréées comme "expéditeur autorisé" et/ou "destinataire autorisé" pour chacun des modes de transport (fer, route, voie d'eau) séparément ou en bloc.

Normalement, seules les entreprises propriétaires d'un raccordement privé obtiennent cette autorisation pour le transport ferroviaire. Cependant, les entreprises proches d'une gare et qui reçoivent régulièrement des wagons dans la cour à marchandises de cette gare peuvent obtenir que la gare soit assimilée à une extension de leurs installations, ce que la douane accepte dans certains cas et à des conditions déterminées.



## BUREAUX D'INFORMATION MARCHANDISES

D'autre part, les firmes agréées pour les transports routier et fluvial peuvent demander l'agrément pour leurs transports ferroviaires de colis.

Les containers sont également pris en considération dans la mesure où le transport routier terminal est effectué sous la responsabilité de la SNCB.

L'application de cette procédure offre quelques avantages intéressants tels que:

- suppression d'arrêts en cours d'acheminement, d'où gain de temps, meilleure rotation des wagons de particuliers, dispense de manutentions intermédiaires, etc.
- en transport ferroviaire, constatation rapide de l'exportation et par suite récupération rapide de la TVA, etc.
- diminution des frais intermédiaires en transport ferroviaire.

A l'heure actuelle, quelque 200 clients du rail ont déjà pu apprécier ces avantages. Mais bien d'autres pourraient encore en bénéficier. Les entreprises intéressées peuvent obtenir à ce sujet davantage de précisions soit auprès de notre représentation commerciale dans leur région, soit auprès de la Direction Commerciale de la SNCB, bureau 61.22, section 65, Rue de France, 85 à 1070 Bruxelles.

L'Administration des Douanes et Accises, 59, rue Ducale à 1000 Bruxelles, donnera aussi toute information et documentation en réponse aux demandes écrites.

Avant la restructuration des agences commerciales de la SNCB, il existait deux bureaux d'information marchandises, l'un dépendant de l'agence de Bruxelles, l'autre de l'agence d'Anvers.

La restructuration, assez récente, a prévu l'existence d'un tel bureau dans chacune des 5 représentations commerciales régionales.

L'activité de ce bureau a trait à la tarification des transports de marchandises en trafics intérieur et international, qu'il s'agisse d'envois de détail ou de wagons complets.

Le bureau d'information marchandises répond aux demandes écrites, verbales et par télex qui lui sont adressées par la clientèle belge et étrangère ainsi que par les services de la SNCB et les filiales établies dans la région. Il dispose, pour mener sa tâche à bien, d'une collection complète des tarifs soigneusement tenue à jour.

### Où trouver ces bureaux?

**A Anvers:**  
Roosevelt Building,  
Anneessensstraat, 1-5  
2000 Antwerpen  
Tél. 03/233 23 17 ou 233 23 25

**A Bruxelles:**  
O.B.C.E.  
Boulevard Emile Jacqmain  
1000 Bruxelles  
Tél. 02/219 44 50,  
poste 278 ou 279

**A Gand:**  
Koningin Maria Hendrikaplein, 2  
9000 Gent  
Tél. 091/21 99 58

**A Liège:**  
Boulevard de la Sauvenière, 87  
4000 Liège  
Tél. 041/23 17 13, poste 1419

**A Charleroi:**  
Quai de la gare du sud, 1  
6000 Charleroi  
Tél. 071/43 01 73 ou 43 17 93,  
poste 2365

Les bureaux de Bruxelles et d'Anvers existent depuis longtemps déjà; ceux des autres représentations commerciales régionales commencent à opérer en septembre-octobre de cette année.



## LA PUB FERROVIAIRE A L'HONNEUR

Un festival du film publicitaire est organisé chaque année à Cannes (notons qu'il a déjà eu lieu aussi à Venise). C'est, pour les professionnels de la Pub', l'occasion non seulement de rencontres fructueuses, mais aussi d'un contact intense avec ce qui se fait de mieux en publicité cinématographique.

Cette année, au mois de juin, 40 nations des 5 continents avaient apporté à Cannes 1.934 "spots" d'une durée de 5 à 240 secondes, soit près de 33 kilomètres de pellicule, la distance entre Bruxelles Central et Louvain ou Braine-le-Comte. Il s'agissait déjà d'une sélection; autrement dit, on ne projetait au Palais des Festivals que la crème de la production mondiale.

La SNCB avait dans le passé obtenu 3 récompenses à ce festival, un Lion d'Or et deux Lions de Bronze. Cette année, ce fut le tour de nos collègues allemands, avec un spot de 40 secondes consacré à la sécurité et intitulé "Loko", qui leur valut un Lion d'Argent. Tous nos compliments pour ce succès!

# Systeme BBA : transport ingénieux

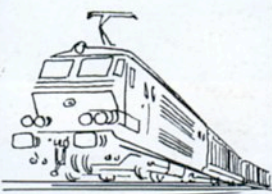
C'est une formule de transport moderne, rapide, développée en collaboration entre la SNCB et la route.

Une solution ingénieuse pour transporter des pondéreux par chemin de fer, de porte à porte sans qu'il soit besoin de coûteuses installations terminales.

La BBA, Benne Basculante Amovible, travaille en rotation entre un terminal de chargement et votre usine selon un schéma en quatre temps :

# 1

La BBA chargée arrive en train à la gare de transbordement la plus proche.



# 2

Là, un engin mobile de manutention la transfère sur un camion-châssis.



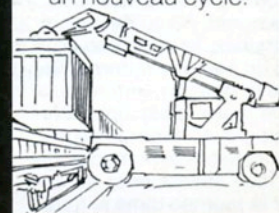
# 3

Un transporteur routier se charge du trajet terminal et benne le chargement à l'usine.



# 4

La BBA vide est replacée sur wagon pour rejoindre le point de chargement et commencer un nouveau cycle.



Cette technique efficace peut être utilisée pour le transport de toute marchandise pondéreuse au profit de n'importe quel secteur industriel.

votre transporteur 

Elle vous intéresse ?  
Informez-vous auprès de la SNCB  
Direction Commerciale 62-3  
Rue de France, 85  
1070 Bruxelles  
Tél. 02/523.80.80  
Poste 2629 ou 2676  
ou de la Représentation Commerciale  
de la SNCB dans votre région